PERIODICO MENSILE - ANNO IX - N. 6 GIUGNO 1988 - SPED. IN ABB. POSTALE III/70 - AUT.PT.PR - LIRE 4.500

AEREI

MODELLISMO

CONCORSO IPMS-UK

uno dei più importanti a livello mondiale

DOUGLAS A-1 SKYRAIDER

il "picchiatore" del Vietnam

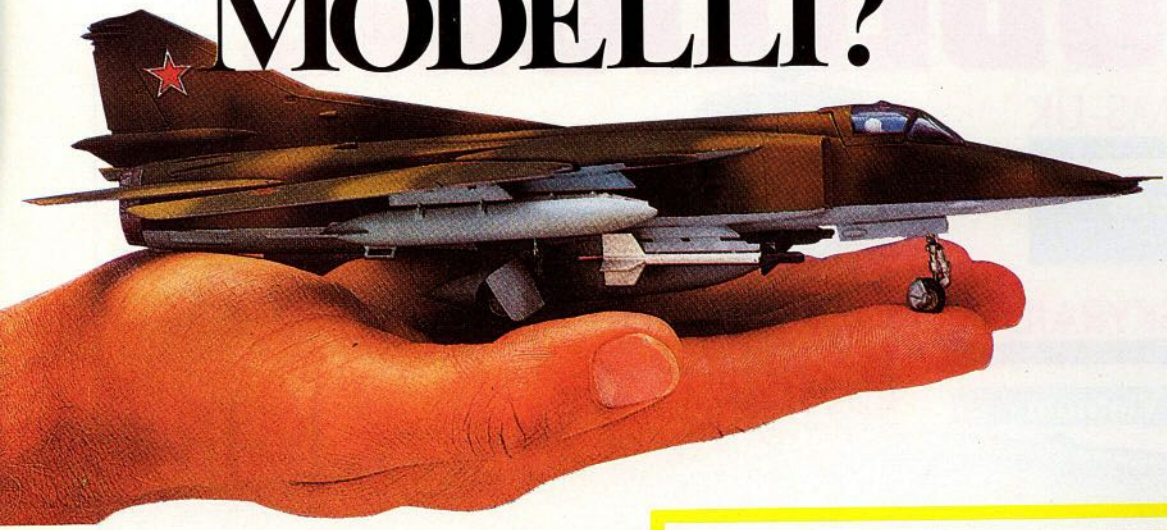
STEALTH

B-2 e Ferret

POLACCHI SOPRA L'ITALIA

su Spitfire e Liberator

SAPETE COLORARE I VOSTRI MODELLI?



AMPIAMENTE ILLUSTRATO CON DISEGNI E FOTO, A LIRE 28.000 UN VOLUME DEFINITIVO E FONDAMENTALE SU COLORI E COLORAZIONI NEL MODELLISMO AEREO. L'OPERA CONTIENE DETTAGLI DI OGNI TIPO PER IL MODELLISTA DEGLI ANNI '80.

COLORAZIONI E INSEGNE DELLE NAZIONI PRINCIPALI ● REGOLE DI BASE E GENERALI ● ERRORI E CORREZIONI ● CONSIGLI PRATICI ● PENNELLI ● DITTE PRINCIPALI ● IL COLOR ARGENTO ● FONTI DI DOCUMENTAZIONE ● FONTI DEI COLORI: FS 595A; B.S. 382C; RAL; METHUEN ECC.

AEREI
MODELLISMO
Anno IX - N. 6 Giugno 1988

In redazione
Corrado Barbieri
Paul Russell
Luciana Vargas

Le schede Modellistiche
Angelo Falconi

Copertina
Michele Marsan

DELTA
EDITRICE

© DELTA EDITRICE s.n.c.

DELTA Editrice s.n.c.
Casella Postale 409
Borgo Regale, 21 - 43100 PARMA
Telefono (0521) 287883
Telex 53098 PP PRI DELTA

Concessionaria per la distribuzione in Italia: SO.DI.P. s.r.l. di Angelo Patuzzi, via Zuretti 25, 21125 MILANO - Via A. Serpieri 11/5, 00197 ROMA.
Spedizione in abbonamento postale Gruppo III/70 - Abbonamento annuale (11 numeri): Italia L. 38.500 - Estero L. 45.000 – Copie arretrate L. 7.000
I versamenti si effettuano sul conto corrente post. 00165431 intestato a Delta editrice s.n.c. di Manici M. Grazia e C., 43100 Parma.

Direttore Responsabile
Corrado Barbieri

Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Parma in data 7 dicembre 1979 con il N. 608.

I manoscritti e le fotografie anche se non pubblicati non si restituiscono.

Fotocomposizione: «La Linotipo» Parma

Stampato da: S.p.A. Alberto Matarelli - Milano - Stabilimento Grafico

Abbonamenti: l'IVA è a carico dell'Editore, non detraibile dall'abbonamento. Non si rilasciano fatture (norma D.M. 28/12/72 art. 1, comma 1). Chi desidera una ricevuta separata deve aggiungere L. 500 per bollo.

INDICE

IPMS UK NATIONALS - IL CONCORSO MOSTRA INGLESE
di Aldo Zanfi
Edoardo Rosso

I nostri inviati al più prestigioso concorso britannico di modellismo statico.

pag. 4

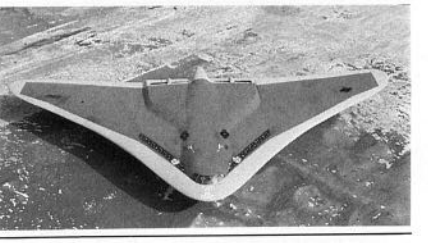
DOUGLAS A-1 SKYRAIDER
di Cristiano Griggio
pag. 9

LE SCHEDE MODELLISTICHE
pag. 19

STEALTH - 2a PARTE
di Andrea Melloni

La seconda parte della trattazione completa degli aerei invisibili.
In questa parte vengono trattati B-2 e MiG-37

pag. 24



I POLACCHI SOPRA L'ITALIA
di Prezmek Skulski
con tavola a colori di Jerszy Kolanovsky
pag. 30

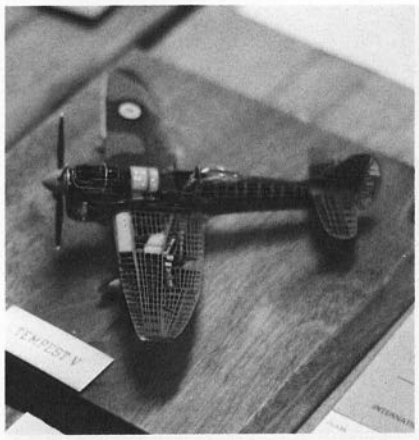
INAUGURATO IL CENTRO MODELLISTICO ROMANO
di Paolo François
pag. 35

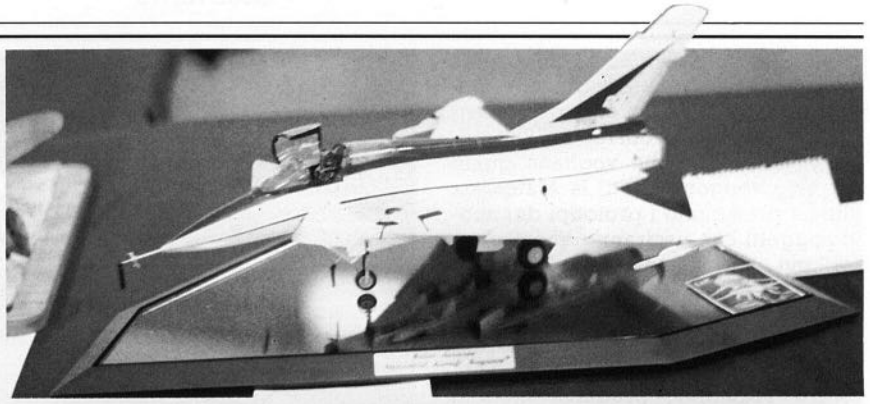
UNA NOVITÀ ASSOLUTAMENTE INDISPENSABILE PER OGNI PLASTIMODELLISTA:
«NUOVA GUIDA AL PLASTIMODELLISMO AEREO»
di Andrea Melloni
VEDERE I DETTAGLI A PAG. 34

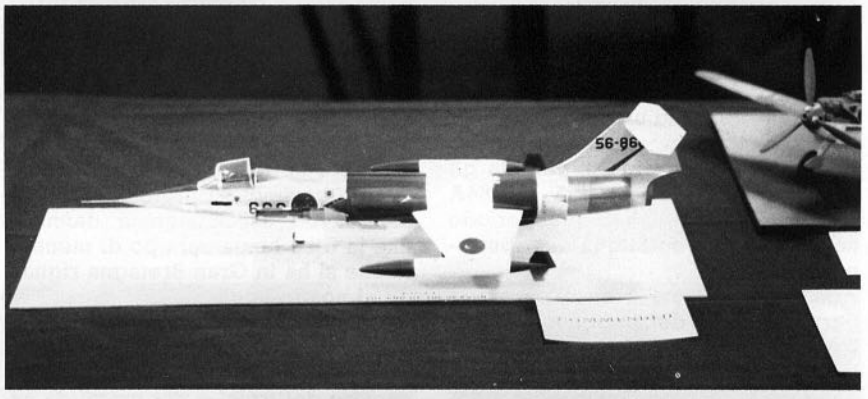
IPMS-UK NATIONALS
IL CONCORSO-MOSTRA DELL'IPMS GRAN BRETAGNA

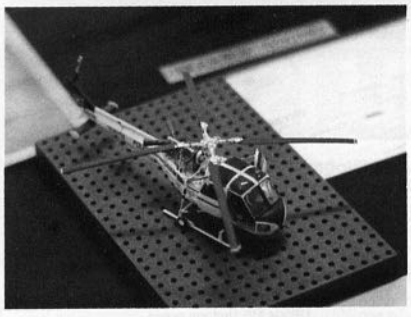
di Aldo Zanfi e Edoardo Rosso

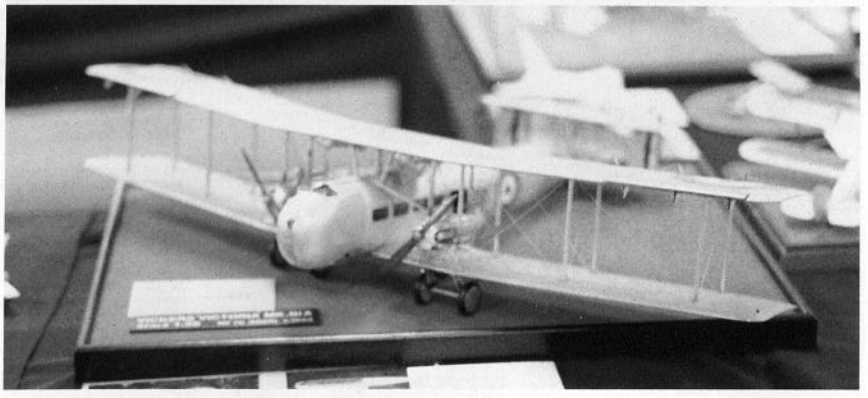
Anche lo scorso anno, nell'usuale periodo dei primi di Novembre, si sono svolti, presso il National Agricultural Centre di Stoneleigh, vicino Coventry, Gran Bretagna, i Campionati Nazionali di Modellismo dell'I.P.M.S. – Regno Unito, che hanno raccolto in un'unica sede il meglio della produzione modellistica britannica ed anche diversi pregevoli pezzi (tanto per dirla all'inglese) provenienti d'oltremare.
La partecipazione internazionale, infatti, anche se non molto numerosa, è stata certamente qualificata e soprattutto varia, con partecipanti alla manifestazione provenienti dal Belgio, dalla Germania, dalla Finlandia e persino dagli Stati Uniti. Anche noi, memori della piacevole ed interessante esperienza avuta nell'edizione 1986, abbiamo rinnovato la nostra presenza e partecipazione modellistica ai Nationals inglesi.
Tanto per dare qualche cifra, i modelli partecipanti al concorso erano oltre 600, distribuiti in qualcosa come circa 40 categorie tra le più varie ed eventuali per i modelli singoli e 10 per i diorami, e che si sono anche spartiti, oltre ai premi di categoria, anche una cinquantina di premi speciali. Erano poi presenti diverse decine di altri modelli, esposti fuori concorso, suddivisi sui tavoli a disposizione delle Branches dell'I.P.M.S. – U.K. (l'equivalente dei Centri dell'I.P.M.S. – Italia).
Come contorno alla mostra vera e propria vi erano anche numerosi stands di case modellistiche, negozi ed editori, presso cui era possibile vedere (ed acquistare) tutto quanto può riguardare il nostro hobby: dai kits ai libri e riviste, agli accessori ed attrezzature. Dai nomi più prestigiosi ad altri «minori», l'industria del modellismo in plastica era presente a testimoniare l'importanza dei Na-











In questa colonna dall'alto: modello dell'EAP scala 1/48 autocostruito dal sig. D. Hagges (IPMS UK); F-104J, 1/72, C. Harry; C-135E, 1/72, conversione da modello E-4A Heller con motori sostituiti, modello di B. Gamble; Vickers Victoria 1/48 autocostruito, A Clark. Nella colonna a sinistra: Tempest V 1/72, Arthur Silen; Vickers Viscount 806 1/72, S. Henderson; Westland Scout 1/72, V. Cook; Corsair A-7E, 1/72 Edoardo Rosso IPMS Torino; Phantom GR2, D. Verbeist IPM UK. In apertura: Sea Harrier FRS Mk 1 1/72 Edoardo Rosso IPMS Torino.

tionals, e molti hanno colto questa occasione per commercializzare nuovi prodotti e/o pubblicizzare le novità previste per il corrente 1988: tra questi (e non ce ne vogliano quelli che non vengono citati) la Matchbox che ha presentato i prototipi dei nuovi soggetti che usciranno quest'anno, tra cui un interessante Westland Wessex nelle versioni HAS.3 ed HU.5), l'Airfix, i «minori» Pegasus, PP Aeroparts ed Aeroclub (che, nell'ambito di una nuova serie denominata «Aero Trainers», produrrà modelli dei nostri Aermacchi MB-326 ed MB-339, aventi ali e piani di coda stampati ad iniezione e fusoliera in vacuform). Una piccola sorpresa (che però ci ha lasciato un pò di amaro in bocca) ce l'ha riservata l'Italeri, della quale abbiamo trovato in vendita gli ultimi kits del 1987 (F-21A, AH-64A ed AH-1W), dei quali in quel periodo non era ancora iniziata la distribuzione in Italia.

Anche per questo è stata nutrita la partecipazione del pubblico, con oltre 4000 persone che hanno visitato la mostra durante il giorno e mezzo di apertura (sabato pomeriggio e domenica), rendendo le sale adibite all'esposizione decisamente affollate. Ma, nonostante i modelli fossero tutti

In alto: Hawker Siddeley HS 748, 1/72, T. Wood. A destra: B-25J Mitchell 1/72 vincitore Trofeo Hannant.

sistemati su tavoli senza alcuna barriera o bacheca di protezione, non si sono avuti assolutamente danni, il che la dice lunga sul tipo di mentalità che si ha in Gran Bretagna riguardo al nostro hobby.

Nel pomeriggio di domenica si è svolta la cerimonia della premiazione, in verità abbastanta lunga, visto il numero dei trofei e dei premi da assegnare. La nostra partecipazione ha avuto un buon successo, con 2 trofei vinti da Giuseppe Catalano del Centro I.P.M.S. di Torino, entrambi con un B-25J in 1/72 interante in metallo naturale, realizzato a partire dal kit Italeri; un certo numero di «Highly

AL SOLDATINO MODELLISMO

Viale Umbria 41 Tel. 02/592536 20135 Milano. Orario: 9-12,30 15,30-19. Lunedì: 15,30-19. Filobus 90, 91, 92. Spedizione in contrassegno. Per le vendite di corrispondenza si accettano solo ordinazioni scritte. Conto corrente postale n° 30695209. Dato che questa inserzione viene preparata con 60 gg di anticipo è possibile che vi siano variazioni su alcuni prezzi.

TAMIYA 1/35. Novità

Japanese Type 97 Tank (ultima versione)	L.	29.000
U.S. Tank M4A3E2 «Jumbo»	L.	31.000
Russian Medium Tank T34/85	L.	31.000

TAMIYA 1/48. riedizioni in tiratura limitata.

Avro Lancaster BI/III	L.	48.000
Lancaster Dambuster Grand Slam Bomber	L.	48.000

PIONEER 2 Scala 1/72

Spitfire Mk. 5C Trop.	L.	6.000
Yak 15	L.	6.000
Horten HO. 229 AI	L.	11.800
Focke Wulf TA. 154 «Moskito»		

FALCON. Vac-u-form di grande precisione. Scala 1/48

Messerschmitt Bf. 109B/C	L.	32.800
Messerschmitt Bf. 109E	L.	28.200
Supermarine Seafire FR. 47	L.	37.500
Spitfire Mk. 18 (decals e parti metalliche)	L.	44.000
Spitfire Mk. 22/24	L.	44.000
Seafang/Spiteful (decals e parti metalliche)	L.	44.000
Hawker Sea Fury FB. 11	L.	28.700
F. 89D Scorpion	L.	44.000

WK MODELS Scala 1/72

Heinkel HE. 70 Modello stampato in tiratura limitata di pezzi.	L.	19.500

LINDBERG 1/48

British SE.5A	L.	15.500
Curtiss Goshawk	L.	15.500
Stearman PT-17	L.	15.500
Republic XF-91 Thunderceptor	L.	15.500
Convair XFY-1 Pogo	L.	15.500
Saab Draken	L.	15.500
Hawker Hunter	L.	15.500
Douglas Skyray	L.	15.500
Messerschmitt Me. 262	L.	15.500
Grumman TFB Avenger	L.	26.000

LINDBERG 1/72

Dornier DO. 335	L.	12.500
Arado AR. 234B	L.	12.500
Messerschmitt Me. 410	L.	12.500
Henschel HS. 129B	L.	12.500

ITALERI 1/35 Novità

M. 998 Hummer	L.	8.500
Panzer I	L.	15.000
Opel Maultier	L.	15.000

ITALERI 1/72 Novità

Mig 37B «Ferret E»	L.	5.000
Kfir C2-C7	L.	5.000
Dalla Cecoslovacchia:		

SMT Scala 1/48. Modello a disponibilità limitata:

Mig-21 MF	L.	20.000

AIRFIX 1/48

Panavia Tornado F3	L.	35.800

VERLINDEN PRODUCTIONS. Novità

Figurini scala 1/35:

3 contadini 2°G.M.	L.	21.700
3 civili Vietnam	L.	21.700
Comand. Carrista Inglese 2°G.M.	L.	14.500
3 carristi Russi 2°G.M.	L.	21.000
U.S. Tank Gunner 2°G.M.	L.	14.500

Conversioni 1/35:

2 Torrette per M. 113 Cadillac	L.	13.500
Modifiche M. 113 (XM734/MICV)	L.	16.500
Scatole Munizioni	L.	10.200
Tappeti e quadri	L.	8.000

Accessori 1/72:

NAS FLight line equipment	L.	16.200
Carrelli traino US. Navy	L.	9.000
Ponte di volo (in resina)	L.	63.000
Piloti e pers. US. Navy	L.	8.000

Accessori 1/48:

Ponte di volo in cartone (2 fogli)	L.	9.000
NAS Flight Line equipment	L.	21.700
Catalogo Verlinden 1988	L.	7.500
Catalogo Tamiya 1988	L.	6.000
Catalogo Esci 1988	L.	3.500
Catalogo Italeri 1988	L.	3.000
Catalogo Hasegawa 1988	L.	10.000
Catalogo Microscale	L.	11.000

AEROCLUB Scala 1/72. Modelli ad iniezione. Completi di decals e parti in metallo.

D.H. 82 Tiger Moth	L.	10.900
Folland Gnat	L.	16.500
Aviatik Berg D-1	L.	12.400
Vampire T.Mk. 11	L.	16.500

AEROCLUB 1/48 Novità

EJ415 Conf. 2 seggiolini per Tornado	L.	7.200

AEROCLUB 1/72 Novità

EJ012 Conf. 2 seggiolini Escapac	L.	3.000

AEROCLUB 1/72

Buste conversione per Meteor Matchbox. Complete di parti in plastica, cappottine trasparenti e partic. in metallo.

Conv. Meteor T.Mk. 7	L.	6.000
Conv. Meteor F.Mk. 8	L.	6.000
Conv. Meteor FR.Mk. 9	L.	6.000
Conv. Meteor PR.Mk. 10	L.	6.500

WK MODELS/AEROMODELL 1/72

Modelli in resina grande precisione. Tiratura limitata.

IMAM RO.37 Motore radiale	L.	26.000
Breguet 19	L.	28.500

WK MODELS/ AEROMODELL 1/48

Modelli in resina.

Heinkel HE. 162 «Salamander»	L.	58.500
LIFECOLOR. Colori acrilici	L.	2.000 cad.

Serie Uniformi ed equipaggiamenti:

UF001 US equipment Alice 1		
UF002 US equipment Alice 2		
UF003 US BDU Forest green woodland pattern		
UF004 US Uniform green 107/1 Vietnam		
UF005 US Uniform green 107/2 Vietnam		
UF006 US Equipment Vietnam		
UF007 US BDU Dark earth woodland pattern		
UF008 US BDU Sand woodland pattern		
LIFECOLOR. Colori acrilici	L.	2.000 cad.

Serie colori per diorami e costruzioni:

DR001 Cemento nuovo		
DR002 Cemento invecchiato		
DR003 Tegole		
DR004 Intonaco europeo 1		
DR005Intonaco europeo 2		
DR006 Intonaco Medio Oriente 1		
DR007 Intonaco Medio Oriente 2		
DR008Terra Vietnam		

SB MODEL Scala 1/35 Novità:

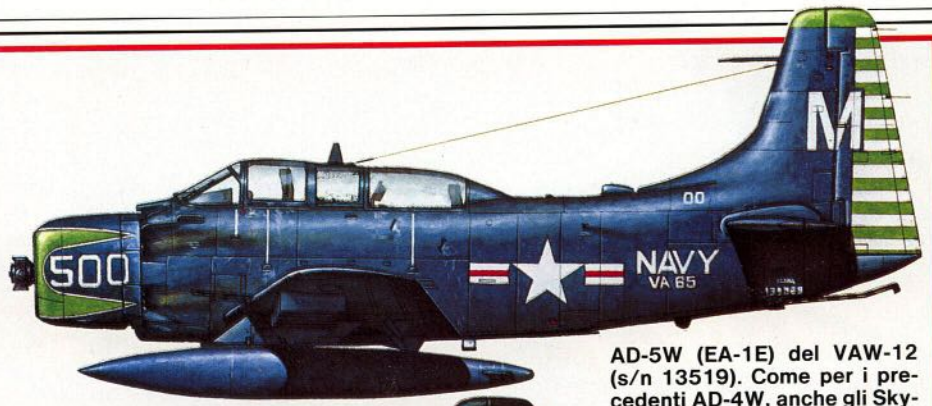
401 Confez. Armi Moderne in metallo M47 Missile launcher, AK47 Kalashnikov, FN-FAL, Elmetto Kevlar	L.	6.000
402 Cappelletta. 4 pezzi in resina e metallo bianco	L.	10.000

Attenzione:
Si avverte la ns. Spett. Clientela che nei mesi di Luglio e Agosto il negozio rimarra aperto al pubblico. Tuttavia, causa ferie del personale, il lavoro di vendita per corrispondenza potrà avere qualche ritardo.

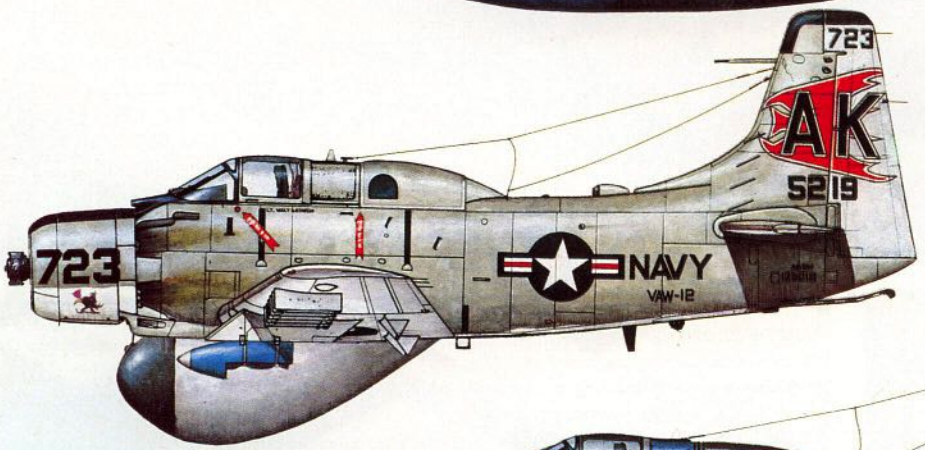
In alto: Yak 28 Firebar, 1/72 Vacuform, K. Duffy. N.W.1 Mystery Racer, 1/32, A. Clark. Sopra a destra: Blackburn Beverly, 1/144 vacuform J. Bryce. A destra: Westland Wyvern 1/48, M. Hale.

Commended» e «Commended» (equivalenti a secondi e terzi posti in classifica) sono stati assegnati agli altri modelli presentati dallo stesso Giuseppe e da Edoardo Rosso e Walter De Paoli, sempre del Centro di Torino. È stato anche assegnato un trofeo «I.P.M.S. – Italy Best of Show», consegnato da Aldo Zanfi, in rappresentanza della Direzione Nazionale dell'I.P.M.S. – Italia, a Mr. V. P. Cook, per uno splendido Cant. Z. 506 in versione civile, ovviamente realizzato modificando estesamente il modello Supermodel 1/72. ●

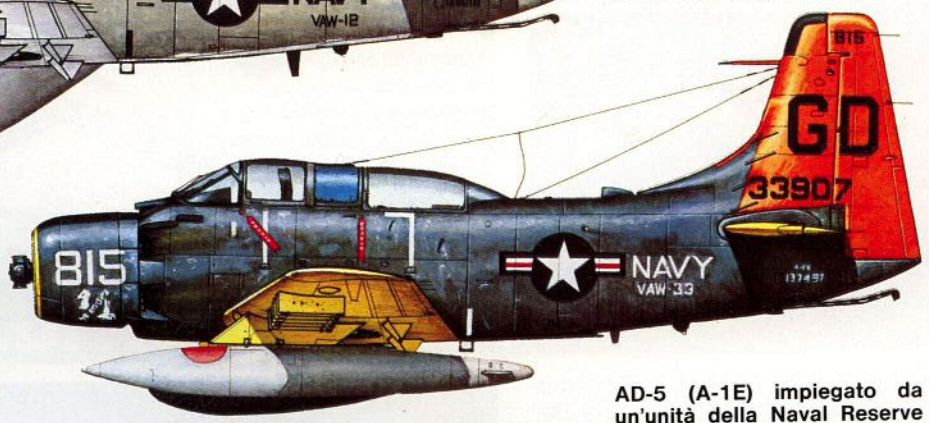
AD-5 (A-1E) del VA-65 basato sulla NAS (Naval Air Station) di Alameda, California, nel 1956. La colorazione è quella tipica degli Skyraiders degli anni '50: interamente in Glossy Sea Blue ANA 623, FS 15042.



AD-5W (EA-1E) del VAW-12 (s/n 13519). Come per i precedenti AD-4W, anche gli Skyraiders Multiplex furono convertiti in aerei da picchetto radar con il grosso radome sotto la fusoliera; l'abitacolo posteriore venne coperto lasciando solo una piccola finestra oscurata. La colorazione è quella classica dell'US Navy; superfici superiori in Light Gull Gray FS 36440 e inferiori in Insignia White FS 17875.

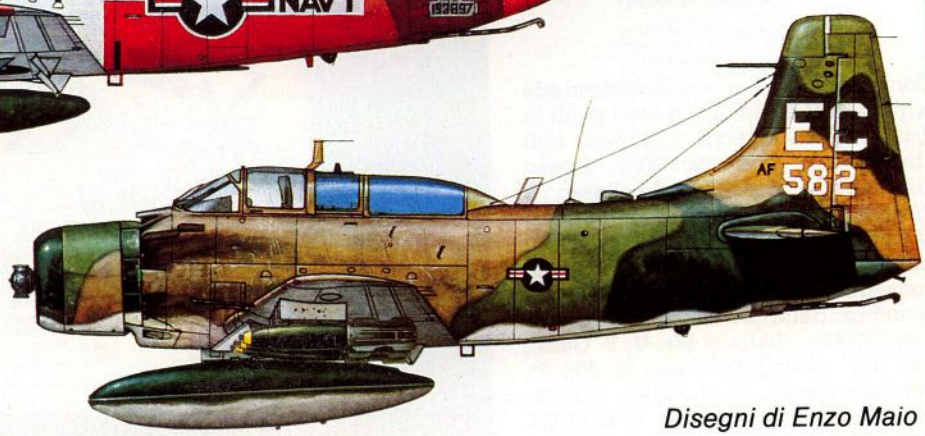


AD-5 (A-1E) del VAW-33 «Night Hawkers» (s/n 133907) imbarcato sulla USS Essex nel 1963. Lo schema mimetico è quello degli aerei con compiti di «utility», come traina bersagli volanti. La fusoliera è in Engine Gray FS 16081, le ali e i timoni sono in Orange yellow FS 13538 mentre la deriva è in Fluorescent Red Orange o in International Orange FS 12197. I serbatoi subalari sono bianchi con un cerchio rosso; il serbatoio ventrale è in Engine Gray.



AD-5 (A-1E) impiegato da un'unità della Naval Reserve di Seattle per compiti di addestramento (s/n 133897). La colorazione è in Insignia White FS 17875 e Fluorescent Red Orange. L'abitacolo posteriore ha i trasparenti oscurati in blu, caratteristica che rimarrà standard su tutte le successive versioni. Il serbatoio ventrale appare in un colore verdastro molto consumato.

AD-5 (A-1E) del 1° SOS/14° SOW (s/n 132582) impiegato per l'attacco al suolo e il FAC nel 1967 in VietNam. Il velivolo, in carico all'US Air Force, applica la tipica mimetizzazione del periodo: Green FS 34102, Green FS 34079 e Tan FS 30219 per le superfici superiori, Grey FS 36622 per quelle inferiori.



Disegni di Enzo Maio

DOUGLAS A-1 SKYRAIDER

di Cristiano Griggio

L'unico modello in 1:72 dell'A-1 E veniva prodotto dalla Monogram, ed è oggi poco o niente reperibile. Per gli appassionati di «cose vietnamite», nonostante i numerosi difetti, è perciò l'unico modo di arricchire la collezione.
La fusoliera purtroppo è stata ridotta alle misure dei monoposto: l'errore è incorreggibile, e vi consiglio quindi di non rovinarvi il fegato per rimediare (oltretutto la cosa non è molto evidente a lavoro finito). Comunque, se volete il modello perfetto aspettate che qualcuno lo produca!

Prima di cominciare il lavoro togliete antenne, cannoni, piloni e tutto ciò che sporge. Le pannellature sono disegnate in rilievo finissimo, molto bello a vedersi, che verrà però rovinato durante il montaggio e le modifiche. Vi consiglio perciò di inciderle tutte con una punta di compasso, anche per correggere qualche piccola imprecisione sul ventre della fusoliera. Eliminate pure l'aerofreno: il lavoro sarà più facile.

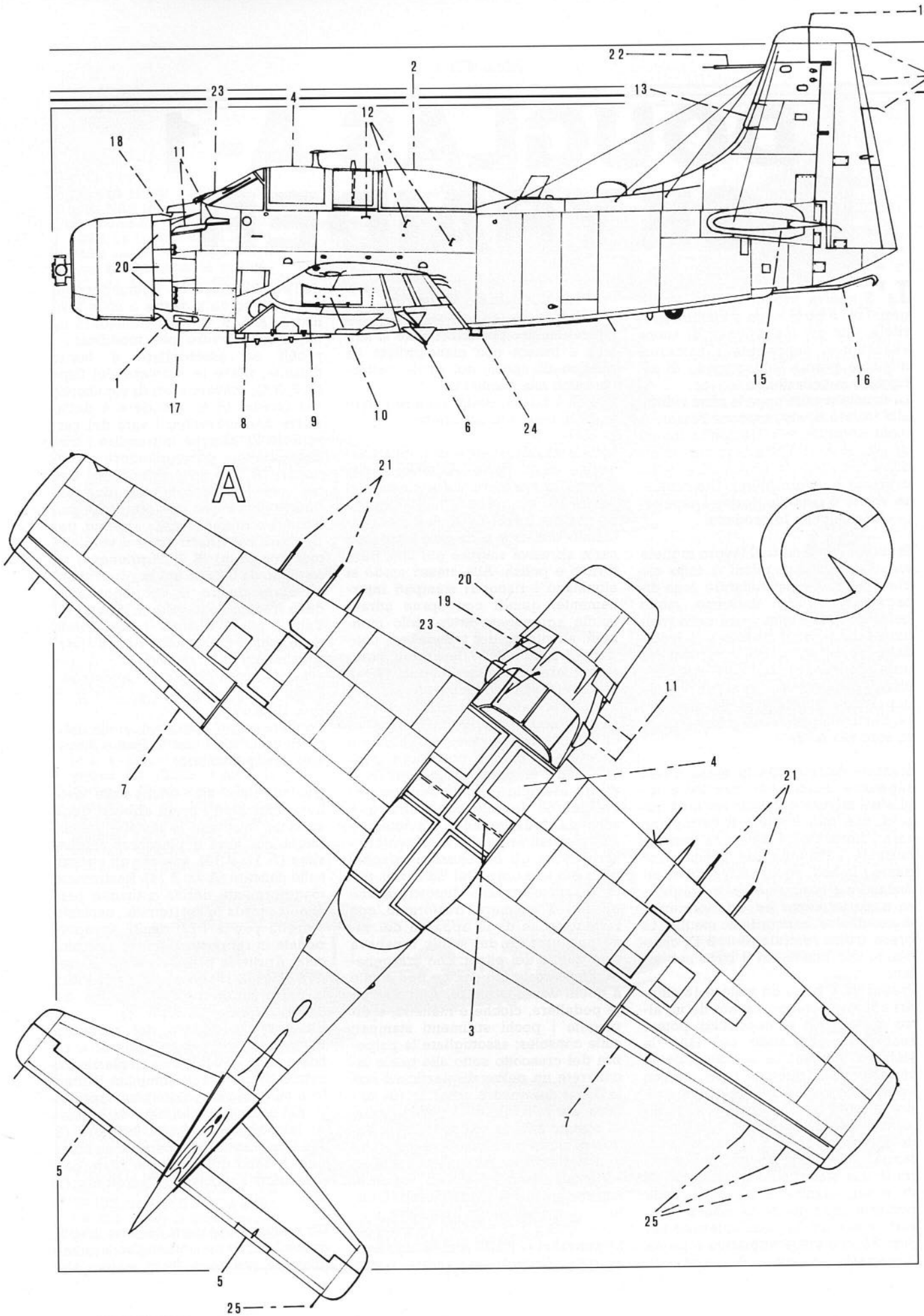
Staccate dalla NACA la presa d'aria superiore, quindi con una fresa togliete il motore stampato (avendo cura di non danneggiare il carter che sarà riutilizzato) e date una sezione costante all'interno del cofano. Togliete i flabelli stampati in rilievo, riducendone leggermente la lunghezza superiormente ed inferiormente, ingrandite e raccordate meglio la presa d'aria ventrale (A 1, B 1), chiudendo con plasticard il buco nel cofano.
Preparate a parte un motore 18 cilindri a doppia stella ricavato da un altro modello od autocostruito: potete realizzarlo pressando nel DAS la stella di un motore e colmando lo stampo così ottenuto con stucco epossidico per metalli. In questo modo potrete ottenere varie mezze stelle, che monterete insieme realizzando il motore; le aste (presenti sulla faccia anteriore e posteriore, e non tra le due stelle) sono pezzetti di filo di rame, mentre i coperchi delle punterie sono gocce di vinavil. Ultimato il motore, la parte anteriore del monoblocco viene appiattita e forata largamente (riceverà il carter con l'elica) mentre posteriormente si infilerà e fisserà con cianoacrilato un tondino di sprue, col quale l'attaccheremo alla fusoliera.
L'elica è buona, basta togliere i rilievi delle bande di estremità.

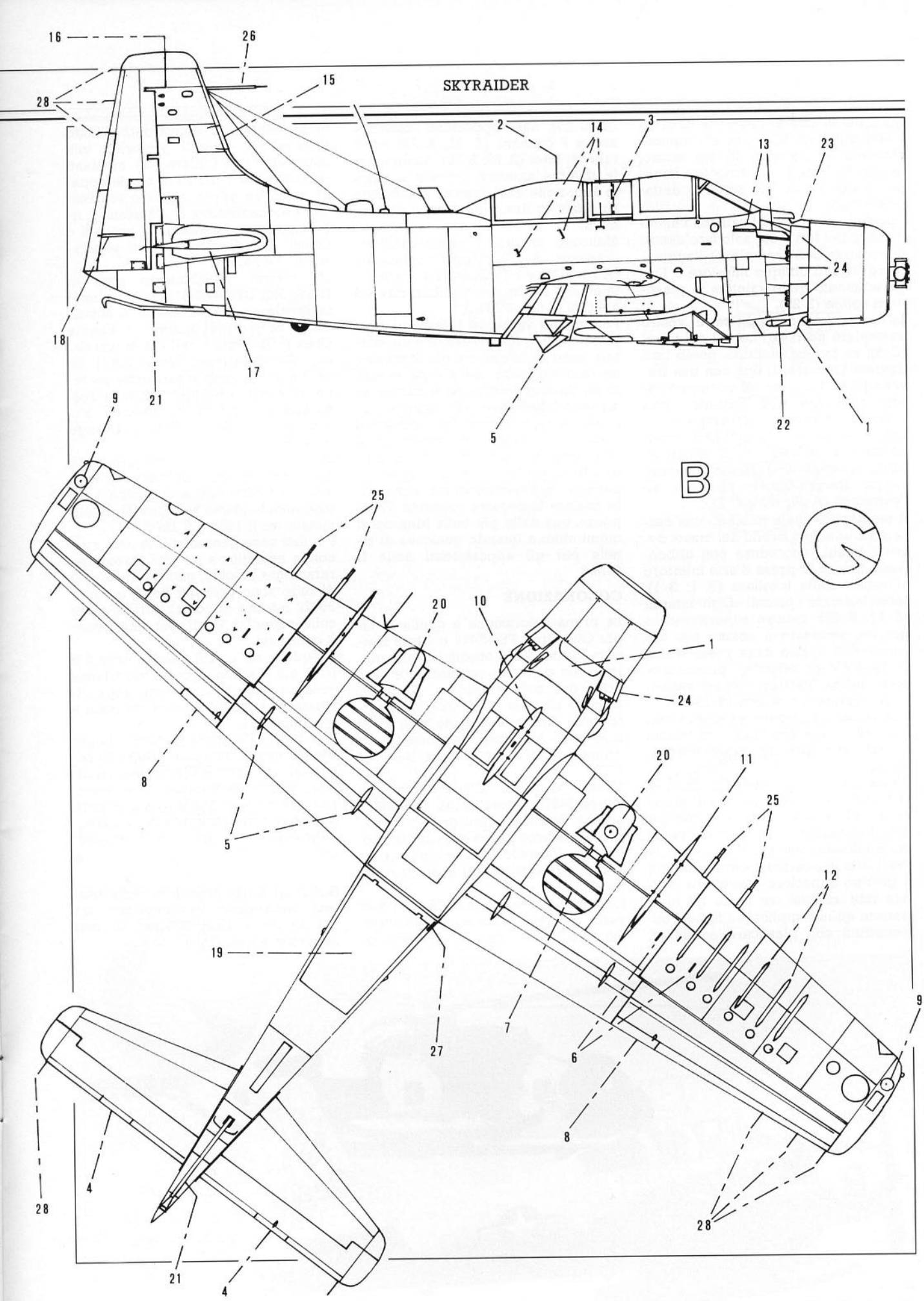
Il tettuccio presenta una gobba esagerata nella parte posteriore: per fortuna lo spessore della plastica ci permette di ridurla alla leggera bombatura reale (A 2, B 2), cominciando con una lima per finire con carta abrasiva sempre più fine, dentifricio e polish. Allo stesso modo si eliminano i riscontri stampati internamente; quindi con sprue stirato sottile aggiungete un piccolo montante all'interno del trasparente centrale (A 3, B 3). Se lo desiderate potete tagliare i due semitettucci (A 4), che scorrevano solidalmente, e stamparli in acetato per montarli aperti.
Dell'abitacolo dovrete allungare di un millimetro la «vasca da bagno» e chiudere la paratia posteriore, nonché rifare la paratia centrale. Se il vostro esemplare era in servizio prima del '68 dovrete autocostruire, a seconda della versione, l'avionica e gli eventuali sedili del vano posteriore, nonché gli imponenti seggiolini del vano anteriore. Dal '68 in poi, tutte le foto sembrano dimostrare che gli A-1 E vennero trasformati con l'eliminazione degli apparati del vano posteriore e dei sedili: rimaneva solo quello del pilota, che era generalmente sostituito con un tipo simile a quelli dei monoposto. Autocostruite pedaliera, cloche e manetta, e dipingete i pochi strumenti stampati sulle consoles; assottigliate la palpebra del cruscotto sotto alla quale incollerete un pezzo di plasticard con la decal del quadro comandi (di fantasia ma tollerabile). Un quadratino di acetato farà da collimatore. Le cinture di sicurezza in carta velina, alcuni interruttori sparsi sulle pareti e gli eventuali attacchi dei sedili asportati faranno sembrare meno povero il tutto.

Le superfici portanti sono abbastanza corrette. Dovrete ingrandire i trim dell'equilibratore ed aggiungere gli attuatori, sopra a destra e sotto a sinistra (A 5, B 4). L'ala richiederà un importante lavoro per modificare i profili ed assottigliare il bordo d'uscita, rifare le cerniere dei flaps (A 6, B 5), scavare i fori di espulsione dei bossoli (B 6), chiudere e dettagliare con correntini i vani del carrello (B 7), nonché ingrandire i trim degli alettoni ed aggiungere gli attuatori (A 7, B 8). Aggiungete i due fari sotto le estremità alari (due tondini di sprue che scaverete con una fresetta e dipingerete in argento, per riempirli col Kristal-Kleer a verniciatura completa) (B 9). Aggiungete un forellino da 0,2 mm sul bordo d'attacco alare destro in corrispondenza della freccia nelle viste in pianta.
Tutti i piloni devono essere rifatti nelle giuste dimensioni e sottili: personalmente ho ricavato i 12 più esterni assottigliando ed accorciando di 3 mm quelli dell'A-1 Airfix (A 8, 9, 10; B 10, 11, 12).
Togliete un po' di plastica dalla radice delle semiali per facilitare l'incastro con la fusoliera.

Qualche intervento anche sulla fusoliera: eliminate i brutti abbozzi degli scarichi, sostituite le lamelle antiabbaglio con altre in plasticard sottilissimo (A 11; B 13), scavate gli appigli sulle fiancate (A 12; B 14). Rastremate maggiormente deriva e timone perché la corda all'estremità, essendo corretta per la 1:72, risulta sproporzionata in rapporto alla fusoliera piccola. Aprite la presa d'aria sulla deriva (A 13; B 15) ed arretrate di 1 mm la parte superiore della fessura tra deriva e timone (A 14; B 16).
Eliminate le piastre del variatore d'incidenza dello stabilizzatore e rifatele nella giusta forma in plasticard sottile (A 15; B 17). Eliminate l'attuatore sul lato destro del trim superiore del timone, e realizzate dallo stesso lato quello del trim inferiore (B 18). Con plasticard o cartoncino chiudete il vano del ruotino e rifate con plasticard sottilissimo l'aerofreno (B 19).

Gli elementi del carrello sono un po' grossolani. Se ne siete capaci assottigliate le gambe di forza, quindi ag-


14
22
25
2
23
4
13
12
18
11
20
1
17
8
9
10
6
24
15
16
A
21
20
19
23
11
4
21
7
3
7
5
5
25
25


16
26
28
15
2
14
3
13
23
24
18
17
21
5
22
1
9
B
25
20
10
1
24
8
5
20
11
25
12
19
27
7
6
9
8
28
4
21
4
28

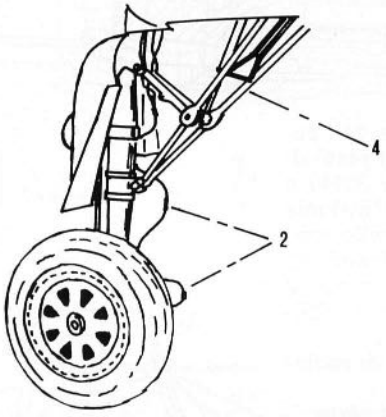
giungete le aste di rotazione (C 1) ed i tubi dei freni (C 2), di cui autocostruirete le pinze (C 3) sul mozzo, mentre le forcelle di retrazione devono essere rifatte più sottili e dettagliate (C 4).
I portelli vanno modificati con l'eliminazione dei fari o del solo faro destro (a seconda dell'esemplare), l'aggiunta del bordo obliquo inferiore e l'ingrandimento delle «alette» in plasticard sottile (B 20).
Le ruote vanno bene se il vostro esemplare portava i cerchi coi raggi (C 5); se invece montava quelli lisci dovrete lavorare di fino con una fresetta (C 6). Il ruotino di coda può essere migliorato riproducendo i due cornetti anteriori e il compasso, e scavando con estrema cautela l'interno della forcella (C 8, 9). Eliminato su alcuni esemplari, il gancio d'appontaggio dovrà essere allargato all'estremità (A 16; B 21; C 7).
Il montaggio finale richiede una certa cura, specie a livello del muso: dovrete infatti raccordare con abbondante stucco la presa d'aria inferiore al ventre della fusoliera (A 1; B 1), senza colmare i piccoli sfoghi laterali (A 17; B 22); mentre superiormente dovrete smussare il cofano per aumentare lo spazio dalla presa d'aria (A 18; B 23) e realizzare i piccoli raccordi cofano-fusoliera con rettangolini di plasticard e stucco (A 19).
Il tettuccio ha bisogno di essere ben raccordato alla fusoliera, con stucco e carta abrasiva, ed eventualmente lucidato.
Ultime difficoltà a modello finito e verniciato; montate l'elica sul carter ed incollate quest'ultimo al motore con cianoacrilato o adesivo epossidico. Realizzate con plasticard da 0,75 mm i tubi di scarico, ricordando che il gruppo superiore sinistro ha solo due tubi anzichè tre come gli altri; potrete quindi applicare i flabelli autocostruiti con plasticard sottile (A 20; B 24). Sarà opportuno sostituire anche i cannoni (A 21; B 25) ed il tubo di Pitot (A 22; B 26), mentre per le diverse antenne dovrete seguire le foto: nelle viste laterali A e B sono riportate le due sistemazioni più comuni.
Mancano ancora il tergicristalli se presente (A 23), il gradino laterale (A 24; B 27) e i dissipatori di elettricità statica su timone, equilibratore ed alettoni (A 25; B 28).
Per quanto riguarda i serbatoi supplementari, quelli presenti nella scatola sono discreti, ma gli Skyraider ne usarono molti tipi diversi in funzione della missione, ed è quindi indispensabile rifarsi alla documentazione (personalmente ho ricavato il serbatoio desiderato modificando estesamente quello dell'OV-10 Airfix). Il carico bellico era sempre imponente, e troverete valido aiuto nelle scatole Hasegawa «Aircraft Weapons», una delle più belle idee degli ultimi anni: a quando qualcosa di simile per gli appassionati della II G.M.?

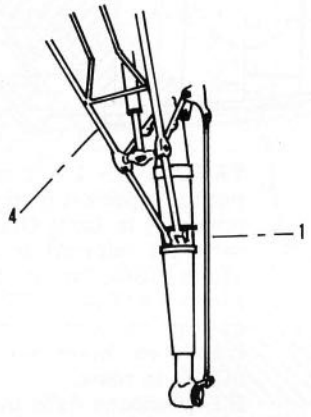
COLORAZIONE

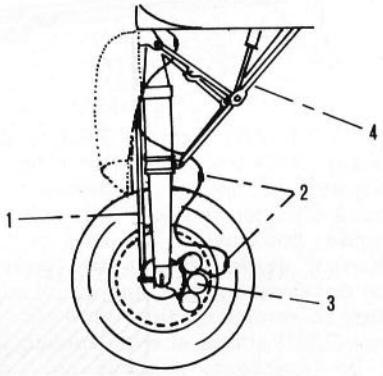
La prima colorazione è quella in Light Gull Grey FS 36440 e Gloss Insignia White 17875 ereditata dalla marina, con pannello antiriflesso e fiancate, dal cofano motore al bordo d'uscita alare in Black 37038, correttamente riportata dal foglio d'istruzioni del kit che rappresenta un esemplare di base a Bien Hoa nel 1965.
Quindi si passa alla mimetica in Green 34079, Green 34102, Tan 30219 e Grey 36622. Quando presso la marina il velivolo aveva servito da picchetto elettronico i vetri posteriori erano verniciati in blu scuro trasparente.
Nel corso delle revisioni IRAN i due verdi venivano spesso rimpiazzati dal solo 34079, e con la trasformazione in monoposto veniva data sul lato interno dei cristalli posteriori una mano di nero (colore dei montanti dell'abitacolo) che sotto il sole appare come un grigio bluastro scurissimo. Frequentissime le scrostature, riparazione e sostituzioni di pannelli e cofani, con diverse linee di separazione dei colori.
Gli interni dell'abitacolo sono in Dark Gull Grey 36231, con cruscotto in Instrument Black 27038; il cofano ed il carter del motore in Engine Grey 16081, vani, gambe e cerchi del carrello in Insignia White 17875. Le eliche sono nere; le estremità portano tre bande di 4 pollici bianca/rossa/bianca, oppure (raramente) una sola, sempre di 4 pollici, in Orange Yellow 13538.
Le insegne sono su quattro posizioni, da 34 pollici con la mimetica grigia, e da 15 pollici con la mimetica a tre toni; queste ultime vennero talora eliminate tra il 1968 e il 1970.
I codici sono generalmente neri: solo con la mimetica a tre toni divengono raramente bianchi, mentre ancor più di rado sono presenti bordi in Grey 36622 intorno ai codici neri se posti sulle superfici verdi, per aumentare il contrasto.
Frequenti sui cofani nomi femminili o frasi più o meno aggressive, mentre sono praticamente costanti segni di riparazione, sostituzioni di pannelli e riverniciature.
Il Grey 36440 veniva portato solo per breve tempo, dato che l'USAF lo sostituiva col Grey 36473 appena possibile, mentre le fiancate nere scomparvero da tutti i velivoli entro il 1967; inoltre le «walk ways» sulle ali potevano estendersi fino al bordo d'attacco. ●

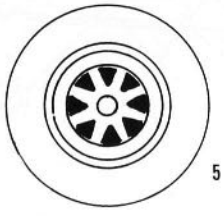
Sotto un A-1G Skyraider della marina americana accompagna un CH-53 Jolly Green Giant in una missione RESCAP.

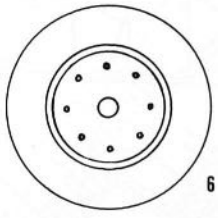
C

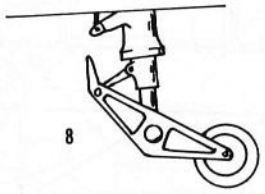


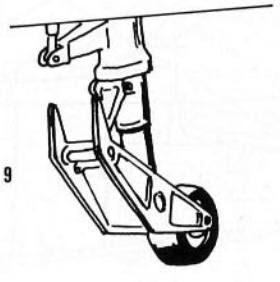


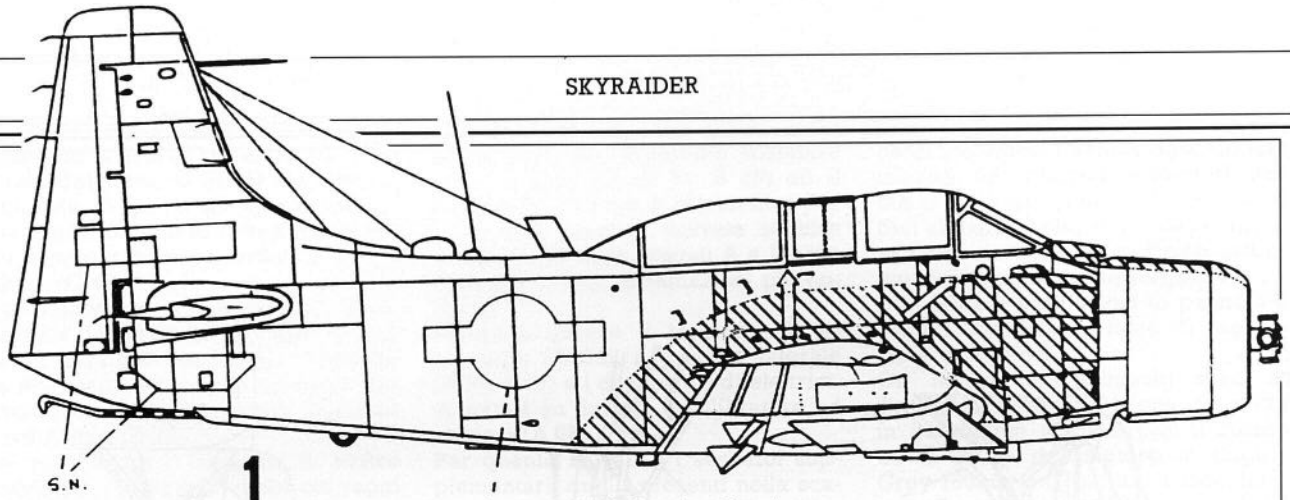












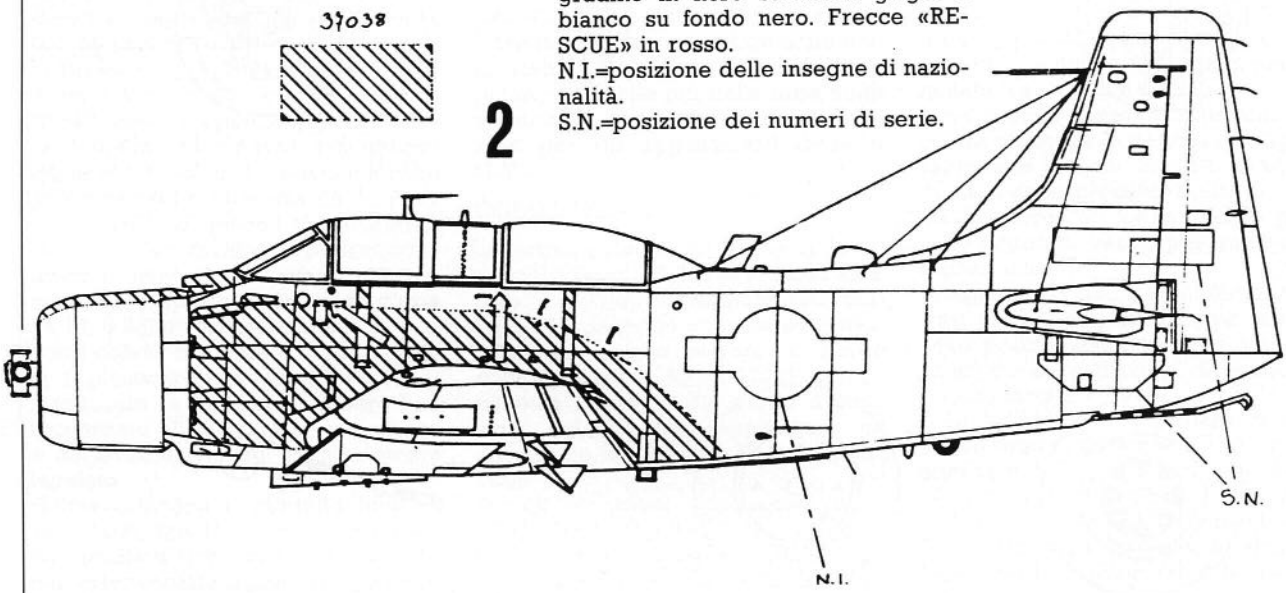
1

TAVOLA D - 1 e 2: schema con superfici superiori (compresi i piani di governo) in Light Gull Grey 36440 e superfici inferiori in Gloss Insignia White 17875; fiancate e pannello antiriflesso in Black 37038; indicatori di gradino in nero su fondo grigio e bianco su fondo nero. Frecce «RESCUE» in rosso.
N.I.=posizione delle insegne di nazionalità.
S.N.=posizione dei numeri di serie.

D

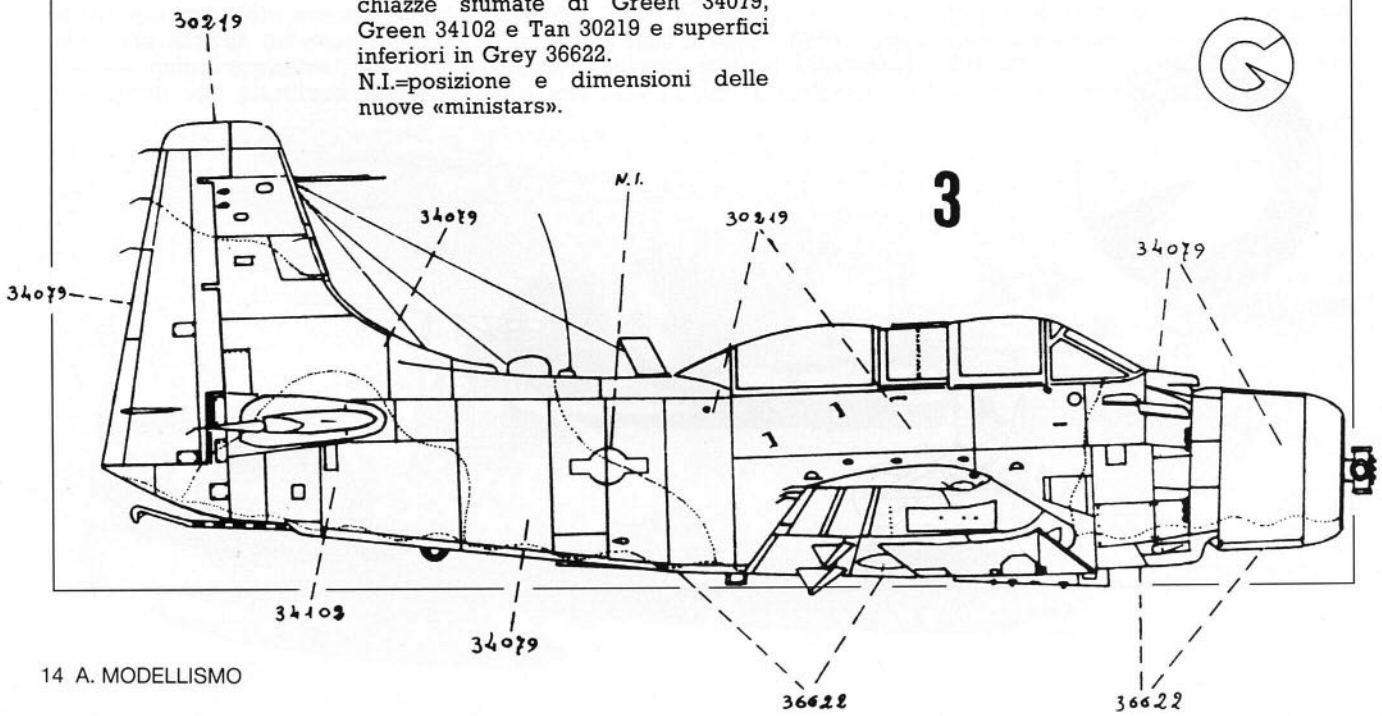
37038

2

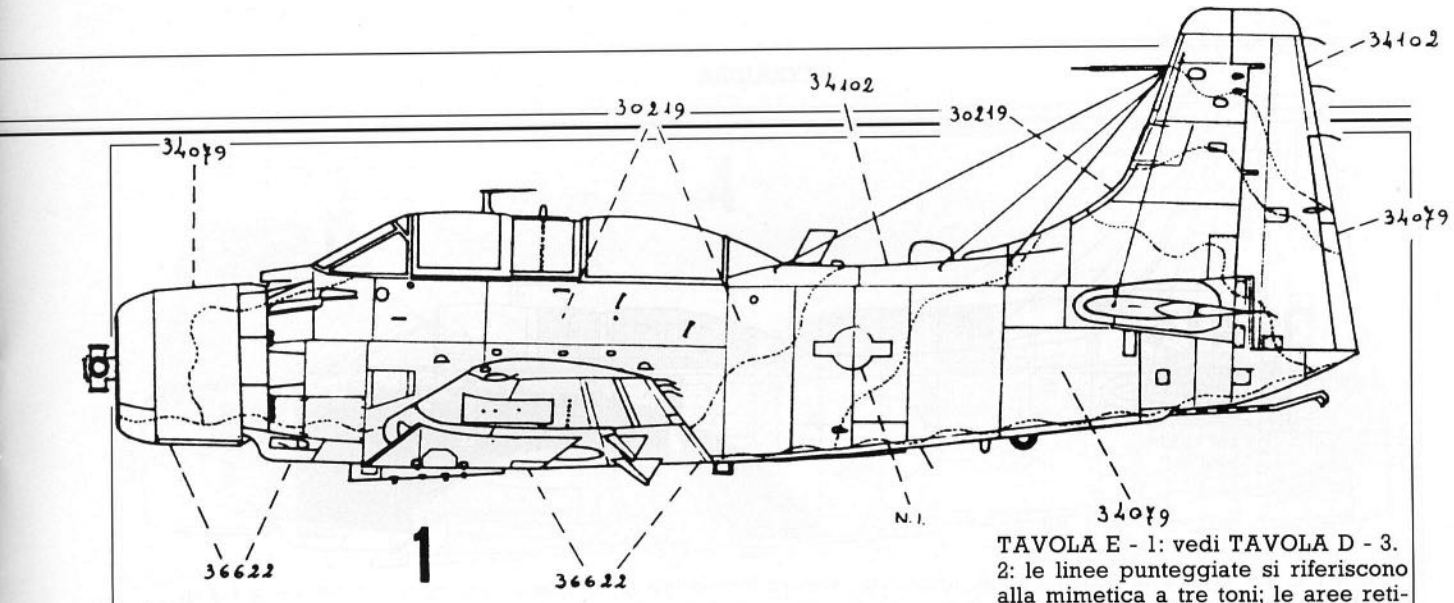


3: schema con superfici superiori a chiazze sfumate di Green 34079, Green 34102 e Tan 30219 e superfici inferiori in Grey 36622.
N.I.=posizione e dimensioni delle nuove «ministars».

G



3



E

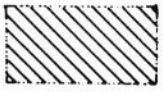
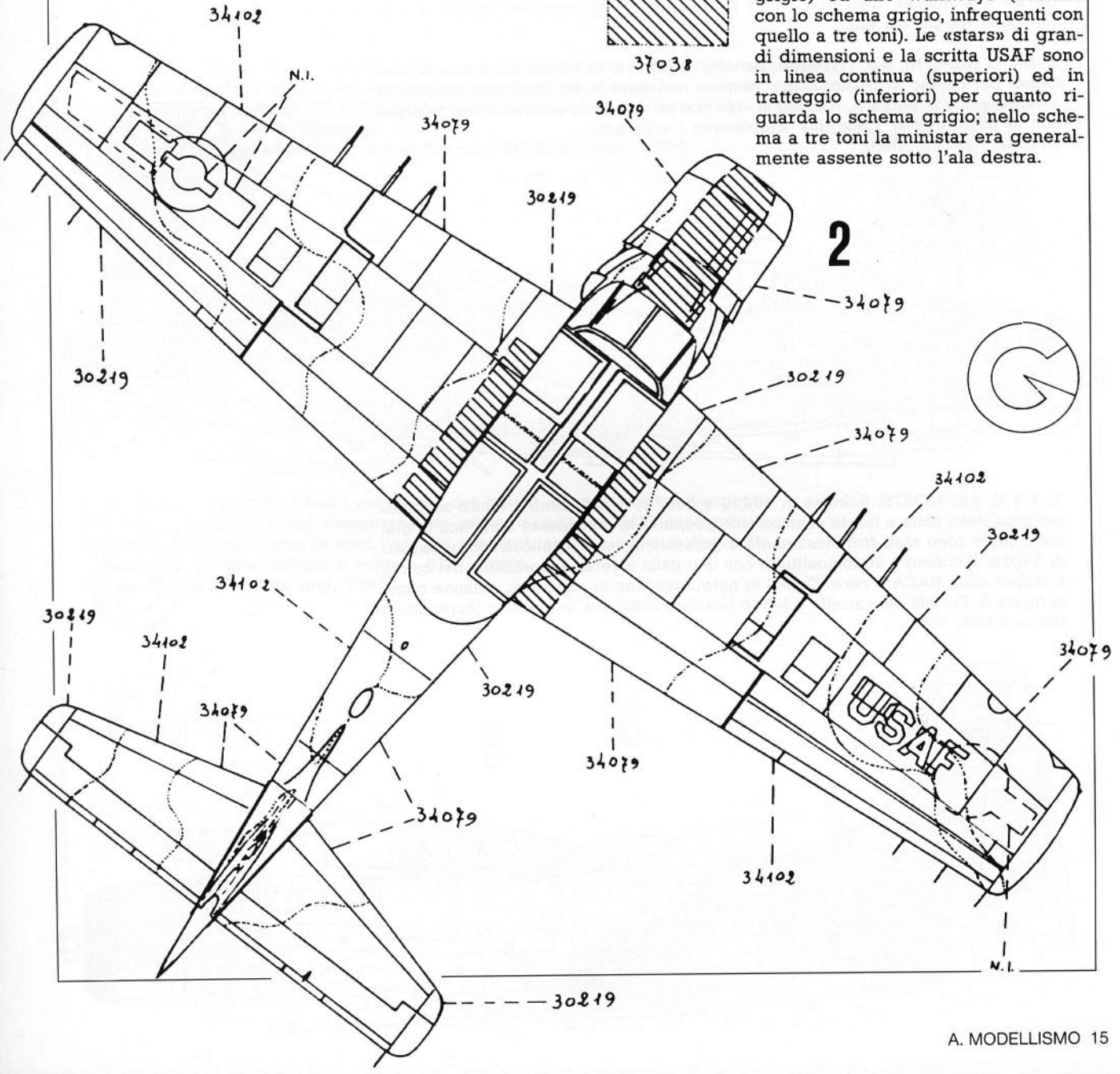
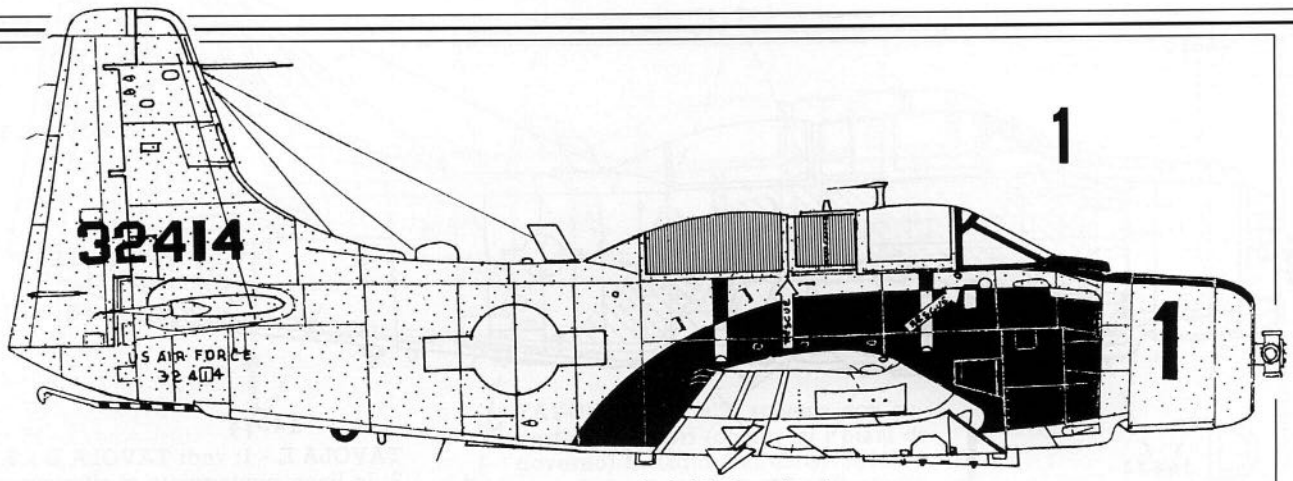


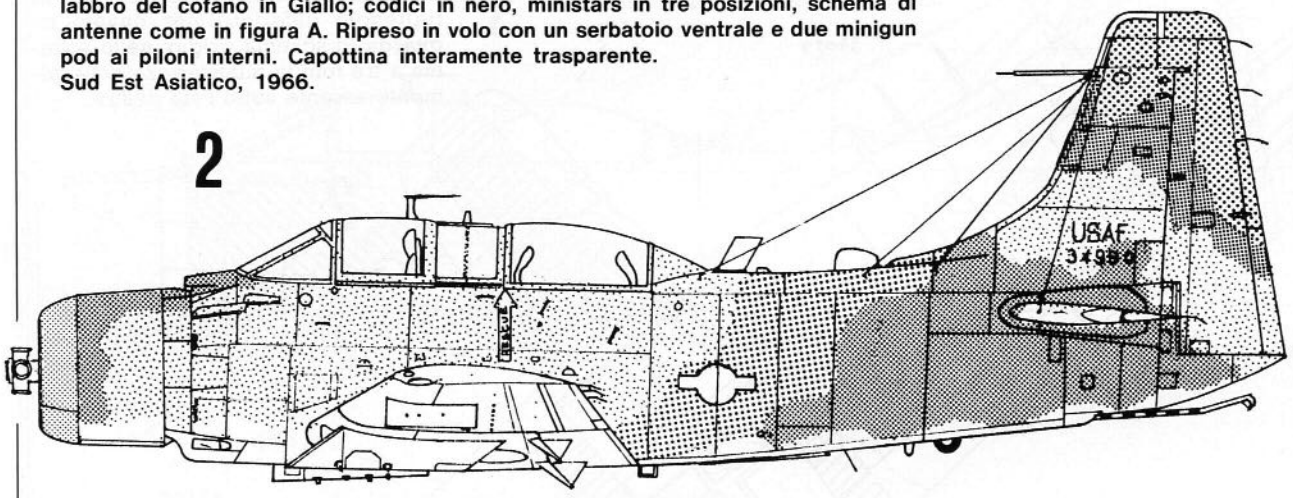
TAVOLA E - 1: vedi TAVOLA D - 3. 2: le linee punteggiate si riferiscono alla mimetica a tre toni; le aree retinate si riferiscono al pannello antiriflesso (solo sui velivoli con schema grigio) ed alle walkways (costanti con lo schema grigio, infrequenti con quello a tre toni). Le «stars» di grandi dimensioni e la scritta USAF sono in linea continua (superiori) ed in tratteggio (inferiori) per quanto riguarda lo schema grigio; nello schema a tre toni la ministar era generalmente assente sotto l'ala destra.



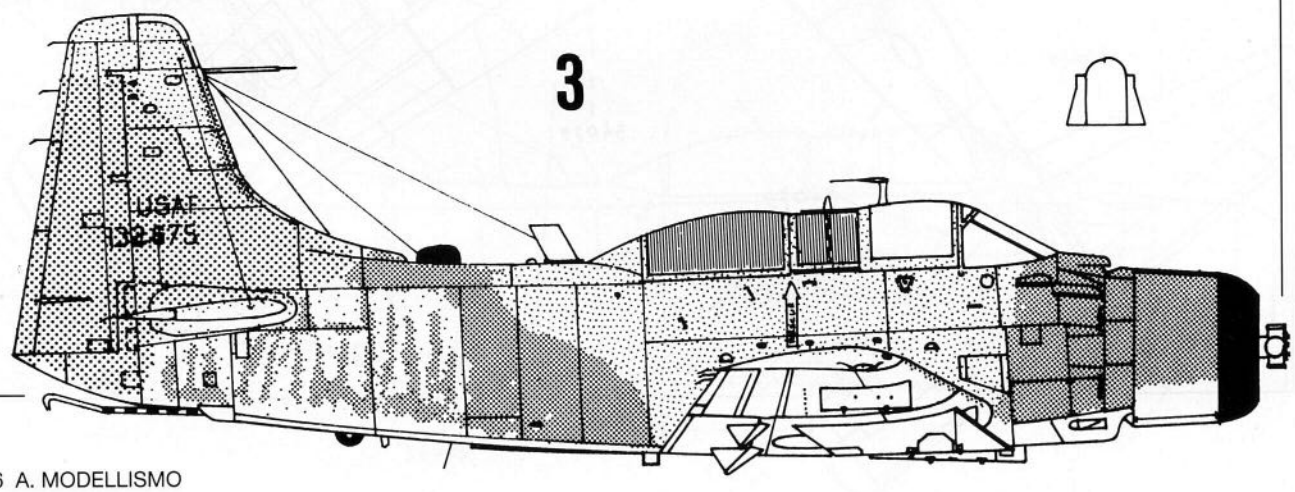


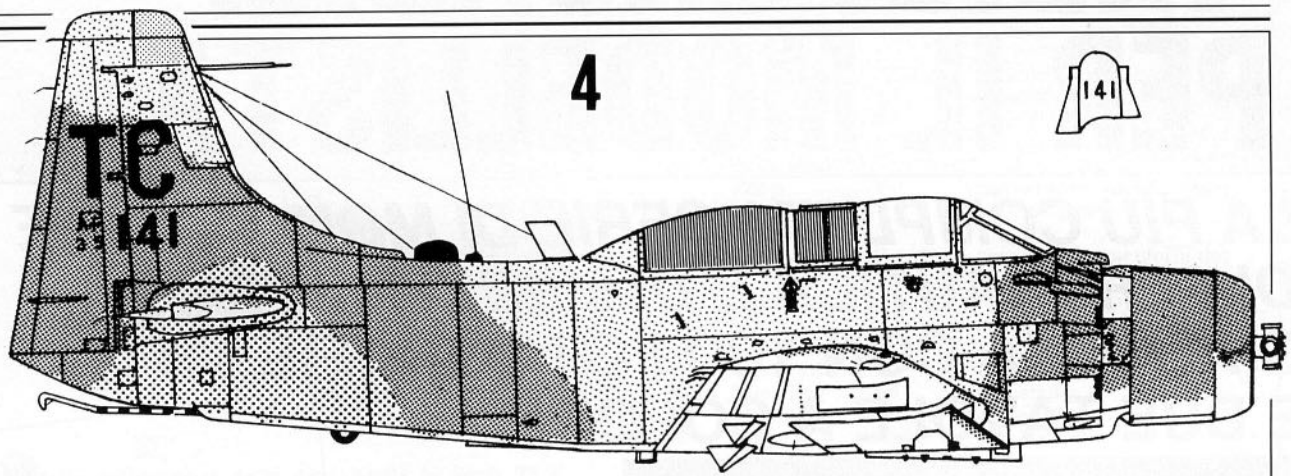
1: A-1 E, s.n. (1)32414. Schema grigio tipico, con numero individuale sul cofano; tutti i codici in nero, insegne standard. Schema di antenne come in figura A, mancano i fari sotto le estremità alari e sul portello sinistro del carrello (particolari B - 9, B - 20).
1st Air Commando, Bien Hoa, 1965 (stessa unità dell'esemplare rappresentato nel foglio decals del kit).

2: A-1 G (AD-5 N), s.n. (1)34990. Schema a tre toni di fresca applicazione, con labbro del cofano in Giallo; codici in nero, ministars in tre posizioni, schema di antenne come in figura A. Ripreso in volo con un serbatoio ventrale e due minigun pod ai piloni interni. Capottina interamente trasparente.
Sud Est Asiatico, 1966.



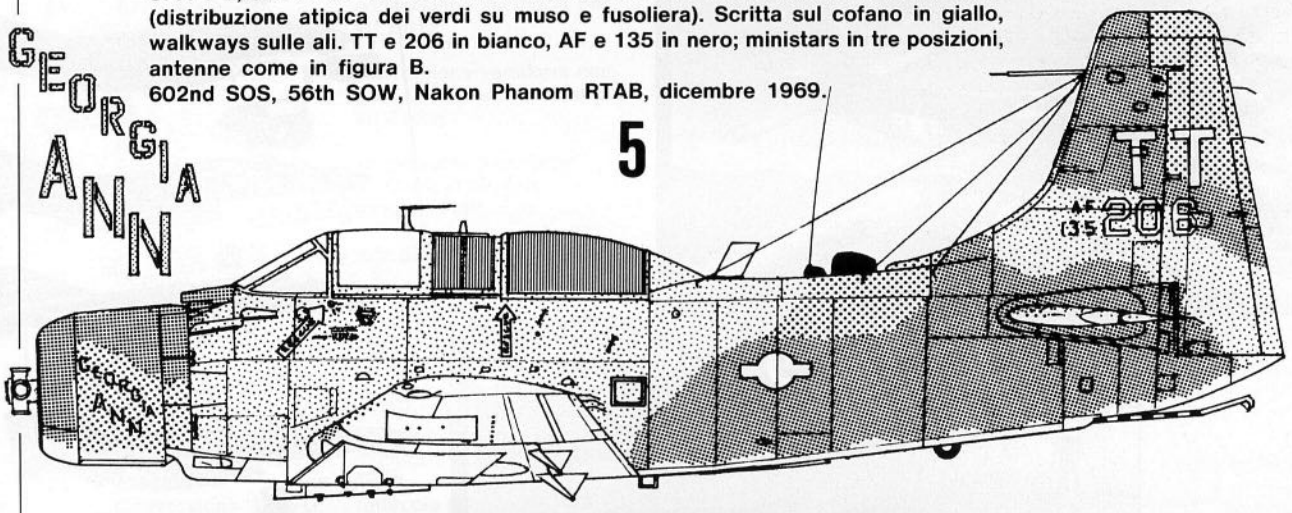
3: A-1 E, s.n. 132675. Schema in 30219 e 34079; quest'ultimo è molto schiarito nell'area della coda e lascia estesamente scoperta la precedente mimetica grigia, sulla quale sono stati frettolosamente e grossolanamente applicati alcuni spruzzi di 34079. Il cofano è stato sostituito con uno dalla diversa separazione dei colori; il labbro della NACA è nero. Codici in nero, mancano le ministars, antenne come in figura A. Portelli del carrello a bordo inferiore rettilineo, senza faro (particolare)
Udorn RTAB, 1968.



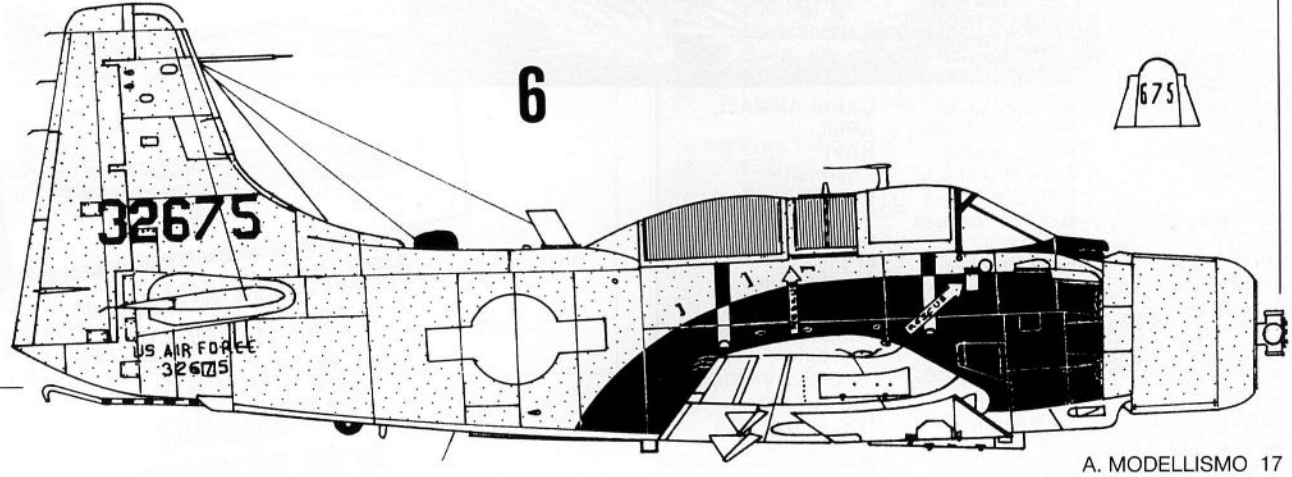


4: A-1 E, s.n. TC AF (1)35-141. Schema a tre toni, con estese scrostature e sostituzione di parti del muso (il flabello superiore destro è in 36440); estremità della deriva in giallo, bordi d'attacco dei piloni subalari interni in 34079. Elica con estremità gialle. Codici in nero, mancano le ministars, antenne come in figura B. I portelli del carrello portano il numero 141 in nero, ed il faro a sinistra.
1st SOS, 56th SOW, Nakon Phanom RTAB, 1970.

5: A-1 E, s.n. TT AF 135-206. Schema a tre toni con aree riverniciate e sostituite (distribuzione atipica dei verdi su muso e fusoliera). Scritta sul cofano in giallo, walkways sulle ali. TT e 206 in bianco, AF e 135 in nero; ministars in tre posizioni, antenne come in figura B.
602nd SOS, 56th SOW, Nakon Phanom RTAB, dicembre 1969.



6: A-1 E, s.n. (1)32675. Stesso esemplare del profilo 3, prima dell'applicazione della colorazione a tre toni. Mimetizzazione grigia, il pannello antiriflesso non si estende sul cofano. Codici in nero, insegne standard, antenne come in figura A. I portelli del carrello portano il numero 675 in nero.
1st Air Commando, Bien Hoa, 1965.



INDISPENSABILI PER IL MODELLISTA

LA PIÙ COMPLETA SERIE DI MONOGRAFIE DI AERONAUTICA E DI MEZZI MILITARI

CIASCUNA CON 100 FOTOGRAFIE E DUE TAVOLE A COLORI

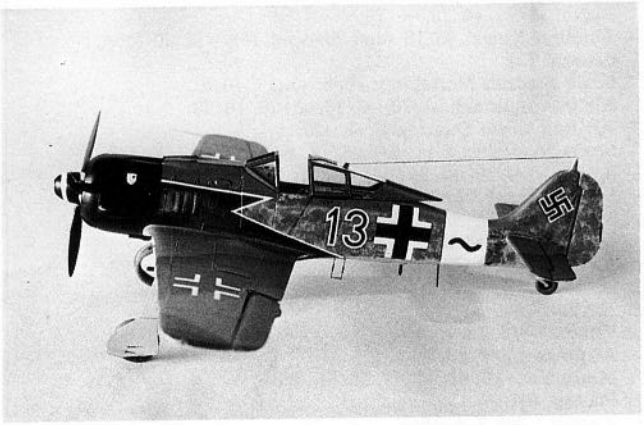
IN LINGUA INGLESE L. 13.500

AEREI
F-104 Starfighter
A-10
F-14 Tomcat
F-15 Eagle
F-16 Falcon
F-111
F-4 Phantom
SR-71 Black Bird
A-20 Havoc
C-130 Hercules
B-52 Stratofort
P-40
F-4U Corsair
Spitfire
P-38 Lightning
B-29 Superfort
Macchi 202
Messerschmitt Bf-109
(1ª parte)
(2ª parte)
P-80
A-26 Marauder
B-36
B-24 Liberator
B-25 Mitchell
F6F Hellcat
P-39-P-63
F-86 Sabre
Gunslingers
PV-1 Ventura
SB2C Helldiver
Harrier
Mitsubishi A6M Zero
A-1 Skyraider
F-106 Delta Dart
PBY Catalina
F-84 Thunderjet
SBD Dauntless
B-17 F. Fortress
Halifax
F-9F Panther
Lancaster
P2V Neptune
P-47 Thunderbolt
F-8 Crusader
SM.79 Sparviero
Hurricane
Wellington
Yak Fighter
B-24 Liberator

CARRI ARMATI, ARMI, NAVI
Sherman
Panther
T-34
PzKpfw IV
M.113
M-60
U.S. Infantry-Vietnam
U.S. Elite Forces-Vietnam
Stuart Tank
U.S. Battleships
(1ª/2ª parte)
British Commandos

NOVITÀ «IN ACTION»:
TBM AVENGER
Mi 24 HIND
F4F WILDCAT
Ju 88 BOMBERS

FOCKE WULF FW.190 GERMANIA 2 G.M.



Il modello della foto è della ditta Airfix in scala 72 e rappresenta un Fw.190A-8/R-8 del IV (Sturm)/JG3 operante a Illesheim nel luglio del 1944 con colorazione 74/75 e 76. (Modello di G. Piva, foto di R. Bianchi)

KITS

Scala	Ditta	Variante	Note
24	Accu-Scale	D	conversione vacuform per kit Airfix;
24	Ago Scale Models	D9	conversione vacuform con parti in resina e decals, per kit Airfix;
24	Airfix	A5/A6	
32	Accu-Scale	S	conversione vacuform;
32	Blue Max	152C/H	ex Combat Models, vacuform kit;
32	Combat Models	D	tubi di scarico in metallo;
32	Combat Models	D	vacuform kit;
32	Combat Models	152C/H	vacuform kit;
32	Frog	A5/A9	ex Hasegawa;
32	Hasegawa	A5/A9	
32	Hasegawa	D9	serie Hi-Tech con parti in fotoincisione;
32	I.D. Models	152H	vacuform kit;
32	Horizon Conversions	D/F/G	tettuccio vacuform;
32	Horizon Conversions	–	serbatoi subalari in vacuform;
32	Revell	D9	
32	Weapons Shop	D9	tettuccio vacuform;
47	Aurora	A	
47	Aurora	A	come il precedente ma con decals differenti;
48	Arii	A8	ex Otaki;
48	Falcon	152H	vacuform kit;
48	Falcon	D	conversione vacuform;
48	Falcon	S8	conversione vacuform venduta con Bf.109G12 e G14;
48	Hasegawa Models	D9	ex JN, in resina;
48	JN	D9	in resina;
48	JN	152H-1	in resina;
48	Koster Aero Enterprise	F8/D9	conversione vacuform, venduta con la conversione per il Mosquito;
48	Monogram	A5/A6	
48	Monogram	A5/A6	venduta con il P-51B;
48	Otaki	A8	
48	Phoenix Models	152H-1	in resina con decals;
48	Volks	D9	in resina;
48	Trimaster	D9	
48	Trimaster	D12	
48	Weapons Shop	V-1	conversione vacuform del cofano motore;
48	Weapons Shop	V-1/2	conversione vacuform del cofano motore;
48	Weapons Shop	V-5G/K	conversione vacuform del cofano motore;
48	Hasegawa	D9	
48	Casadio	A8	in metallo;
48	Casadio	A5/U15	in metallo;
48	Casadio	F8/U3	in metallo;
48	Casadio	F8/R3-R12	in metallo;
48	Casadio	–	motore BMW 801 in metallo;
50	Fujimi	A6/A9	venduto come 48;
50	Fujimi	D9	venduto come 48;
50	Sanwa/TP	A5	
50	Sanwa/TP	A5	come il precedente ma tutto in plastica trasparente;
65	Nichimo	A5	
71	Aborn	A/F	tettuccio vacuform;
72	Advent	A4	ex Revell;
72	AHM	D	ex Fujimi con motore;
72	Airfix	D13	kit vecchio e con molti errori;
72	Airfix	D9	kit nuovo;
72	Airfix	A7/A9	
72	Airfix	A7/A9	come il precedente ma con decals Assi dell'Oblt J. Priller;
72	Airfix Crafmaster	D13	venduto in diorama con Il-2m/3;
72	Airfix	D13	ex Airfix;
72	Air Lines	A4/A5	ex Frog;
72	Airmodel	D9	tettuccio vacuform;
72	Airmodel	A/G/K/V-1	conversione vacuform;
72	Airmodel	C V-18	in resina;
72	Airmodel	G/K	tettuccio vacuform;
72	Airmodel	A/F	tettuccio vacuform;
72	AMT	A4/A5	ex Frog;
72	Aristo Craft	A	
72	Aurora	A5/A9	ex Heller;
72	Bachman	D	ex Fujimi con motore;
72	Cruver	A	
72	Czech-Master	C V-18	in resina;
72	Czech-Master	C	in resina;
72	Danbury Mint	A5	in metallo;
72	Falcon	–	conversione vacuform per un Mistel 2 con Ju.188;
72	Frank-Modellbau	V-18/V-33	conversione vacuform
72	Frank-Modellbau	V-13/V-16	conversione vacuform;
72	Frank-Modellbau	V-1	conversione vacuform;
72	Frog	A4/A5	
72	Frog	152H	
72	Frog	A4/A5	venduto con un Beaufighter TF.10;
72	Frog Penguin	D	
72	Fujimi	D	
72	Hasegawa	A5/A9	
72	Hasegawa	D9	
72	Heller	A5/A9	
72	Italeri	D9	
72	Lindberg	D9	
72	Mac Vac Canopy	A	tettuccio vacuform;
72	Mac Vac		

	Canopy	A	tettuccio bombato vacuform;
72	Mac Vac Canopy	D	tettuccio vacuform;
72	Mac Vac Canopy	D	tettuccio bombato vacuform;
72	Mac Vac Canopy	C	tettuccio vacuform;
72	Mac Vac Canopy	152	tettuccio vacuform;
72	Matchbox	A3/A4	
72	Maquette Dauzie	S5/S8	conversione vacuform con parti in fotoincisione;
72	Minicraft/-Academy	A	
72	Minicraft	A5/A8	ex Hasegawa;
72	Plasty	D13	ex Airfix;
72	Revell	A2/A3	
72	Revell	152	ex Frog;
72	Revell	D9	ex Lindberg;
72	Revell	A2/A3	con tre differenti decals;
72	Revell	A2/A3	venduto con Hurricane;
72	Revell	A2/A3	venduto con P-47D in Diorama;
72	Sanwa/TP	A	
72	Sanwa/TP	D	
85	Midori	A	
89	Nakamura	D9	ex Sanwa/TP;
89	Okamoto	D9	ex Sanwa/TP;
89	Sanwa/TP	D9	
96	Eagle	A4/A5	ex Vulcan;
96	Vulcan	A4/A5	
100	Eldon	A5	ex Marusan;
100	Marusan	A5	
100	UPC	A5	ex Marusan;
110	Nakamura	A	
144	Crown	A	
144	Doyusha	A	ex Crown;
144	Revell	A	ex Crown;
144	Revell	G1	
150	Sankyo	A	
157	Marusan	A5	
165	Elvin	A	
165	UPC	A	ex Elvin;
207	Games	152H	
300	Wimborne Models	A	in metallo;
350	Helmet Products	A	in plastica;
350	Micro Warplanes	A	

La seconda parte della scheda FW190 seguirà sul prossimo numero.

Bibliografia:
Aerei Modellismo: +4/80, +2/81, +1/84, +2/84, +4/84, +3/85, +4/85, 5/85, +2/87;
Aerei: +3/79, +4/79, +6/79;
Aviation News: +5/18 (con disegni 72), +12/20 (con disegni 72);
Scale Aircraft Modelling: +6/5, +7/12, 10/5;
Air International: +1/75, +2/76, +7/79, +8/79;
Air Enthusiast Quarterly: +1, +27;
Scale Modeler: 4/11, 5/5, 5/12, 6/1, 6/10, 7/1, 7/8, 8/1, 8/10, 9/10, 10/5, 11/9, 11/11, 13/8, +18/5, 18/8;
Scale Aircraft Modeler: 1/1, 2/1, 2/3, +3/3, 6/4;
Scale Models: 6/71, +12/71, +5/78, +6/78, +7/78, +8/78, +4/81, +5/81, +6/81, 7/83, +5/84, +7/87;
Airfix Magazine: +6/69, +5/71, +11/73, 10/76, +5/78, +6/78, +11/78;
Air Fan: 2, 4, 32;
Wings: +3/6. 12/1;
Airpower: 2/1, +9/5;
ModellFan: +6/81, +7/81, +8/81, 6/87;
Planes: +21;
Airfoil: 1, +2, 3, 4, +5;
Air Classics: +11/1;
Fine Scale Modeler: +Spring 82, +5-6/84;
Aircraft Modelworld: 6/85;
Tamiya Model Magazine International: 7;
KokuFan Special: +5/78;
Plastic Aircraft Models: +8, +11, +12, +31, +35;
Storia Modellismo: +7-8/79;
Luftfahrt International: +5;
Notiziario CMPR: +16, +2/82, +3/82;
Notiziario IPMS/Inghilterra: +5-6/78, 3-4/82, 5-6/82, 1/83, 3/84, +1/86;
Notiziario IPMS/Italia: +13/2, +16/1, 18/1;
Notiziario IPMS/USA Quarterly: +12/4;
KokuFan Profili: +6;
Profile: +3, +94;
Aircam: +44;
Aero Series: +18;
Aero Pictorials: +1, +5, +6;
Squadron in Action: +1, +19;
Aerodata International: +1;
Maru Mechanic: +26;
Big di Aerei: Fw.190;
Ouest-France: Fw.190 di P. Guerin;
Monogram Close Up: +8, +10, +24;
Docavia-Lariviere: Fw.190 di J. Y. Lorant e J. B. Frapre;
+Motor Buch-Verlag: Fw190/Ta152;
+Harleyford: Fw190 described di H. J. Nowarra;
+Allan: Fw190 at war di A. Price;
+Valkyrie Publications: Fw190A8 Aircrafts Handbook;
MacDonald and Jane's: Warplanes of the Third Reich di W. Green;
Kookaburra: Fw190 Part 1 e Part 2;
Kookaburra: Luftwaffe Camouflage and Markings vol. 2 e vol. 3;
Kookaburra: Luftwaffe Painting Guide;
Famous Aircfraft of National Aircraft and Space Museum: +9 Fw190;
MAP Drawings n. 2761: disegni e dettagli in scala 24 e 48 del Fw.190A3/A8;
MAP Drawings n. 2993a: disegni e dettagli in scala 72, del Fw.190A5/A9;
MAP Drawings n. 2993b: disegni e dettagli in scala 24, 48 e 72 del Fw190A5/A9;

+: pubblicazioni di particolare interesse modellistico.

DASSAULT MIRAGE F.1 FRANCIA POST 2 G.M.

Il modello della foto è della ditta ESCI in scala 48 e rappresenta un Mirage F.1C della Escadre de Chasse 2/12 di base a Cambrai. (Modello e foto di Lamberto Anastasi).

Decals aggiuntive:
In scala 72:
Modeldecal:
45 1 F.1C «67» EC.1/12 12-YR, più Lightning, F-5A, Hawk e Sea King;
62 Coccarde Francesi, vari stili e formati;
63 Numeri di codice Francesi;
69 F.1C, 5 aerei: «27» EC.1/10 10-SQ, «227» EC.2/12 12-KP, «103» EC/2/12 12-KN, «83» EC.3/12 12-ZE, «14» ECTT.2/30 30-MP; F.1B, 1 aereo: «504» EC.3/5 5-AD; più F-100D/F e F-8E (FN);
C.M.V. Decals:
72-1 F.1C, 4 aerei: 5-NF «280», 5-OB «260», 12-KL «220», 30-SI «227»; F.1CR, 1 Aereo: 33-CF «649»; più Jaguar, Mirage M5M e C-130;
Replimodel:
72-05 Aviazione Spagnola, F.1CE, 6 aerei; F.1BE, 2 aerei;
72-09 Aviazione Spagnola, F.1CE, 6 aerei; F.1BE, 2 aerei;

In scala 48:
Replimodel:
48-05 Aviazione Spagnola, F.1CE, 3 aerei.

KITS

Scala	Ditta	Variante	Note
48	Aeroclub	–	un sedile in metallo Martin Backer mk.4b;
48	ESCI	C	
48	ESCI	C	come il precedente ma con Support Group;
72	Aeroclub	–	due sedili in metallo Martin Baker mk.4b;
72	Airfix	C	
72	ESCI	C	
72	ESCI	C	come il precedente ma con missile Exocet;
72	ESCI	CR	
72	Hasegawa	C	
72	Heller	C/B	
72	Heller	CR	
72	Maquette Dauzie	–	scalette in fotoincisione;
72	Unikit	C	con montaggio a incastro;
144	Crown	C	
144	Revell	C	ex Crown;

Bibliografia:

Aerei Modellismo: +7-8/84;
Aerei: 1/78, 11/87;
Scale Aircraft Modelling: +1/4, +9/9;
Scale Models: +11/80, +7/84, +2/86;
Aviation News: 12/6, 12/9, 12/14, +14/1 (con disegni 72);
Air International: +6/73, +6/75, +11/80;
Scale Modeler: 13/12;
Aircraft Illustrated: 10/75, +8/79;
Airfix Magazine: 8/80;
Military Enthusiast: 11;
Air Combat: +3/6;
KokuFan: +4/78, 9/83;
Plastic Aircfraft Models: 28, +31;
Les Cahiers du Maquettisme: 1;
Air Fan: +8, 10, 12, 22, +31, 33, 58, 75;
Notiziario IPMS/Italia: +10/1, +10/3-4;
Notiziario IPMS/Inghilterra: +1-2/79;
Notiziario CMPR: +4/83;
Big di Aerei: Mirage Family;
Aerofax Minigraph: +17;

+: pubblicazioni di particolare interesse modellistico.

Colorazione Mirage F.1

Zone	Colore	FS595a	Humbrol	MoLak	Xtracolor (1)	DBI
FRANCIA						
Prototipo: interamente	Natural Metal	17178	11	24	X501	CSF2
con pannello antiriflesso e cono anteriore	Black	37038	33	2M	X404	CSM1
Operativo:						
1° (per F.1C): superfici latero superiori	Blue Grey	35164	HU16	LU5	X125	CA14
superfici inferiori	Silver Grey	37178	+56	+FS26	+X500	+CSF5
2° (per F.1CR): superfici latero superiori a chiazze	Dark Green 034	34088	HF1	LF1	X210	CA1
superfici inferiori: Silver Grey o	Light Grey	36357	HT3	LR3	X15	CBC1
3° schema desertico: superfici latero superiori a chiazze	Tan	30257	63	6M	–	CBC29
superfici inferiori: Silver Grey o	Light Blue	35450	+47 (2)	FSC9	–	CAC13
GIORDANIA						
Superfici latero superiori	Light Grey	16473	146	(3)	X138	CAC15

Superfici inferiori	Gloss White	17875	22	1	X141	CSG26
QATAR						
Superfici latero superiori a chiazze	Medium Tan	30400	+HM2	FSC22	C145	CAC11
	Brown	30219	HU9	FSC1	X209	CAC6
Superfici inferiori	Light Blue	35231	HU13	LB13	–	CA15
SPAGNA						
Superfici latero superiori a chiazze	Dark Green	34079	HB1	LB1	X1	CB4
	Dark Brown	30140	+HU9	FSC24	–	CAC10
	Medium Tan	30400	+HM2	FSC22	X145	CAC11
Superfici inferiori	Light Blue	35622	IAF4	FSC33	X208	CIS9
Alcuni aerei anche come Francia 1°						
SUD AFRICA						
Superfici latero superiori a chiazze	Dark Green	34079	HB1	LB1	X1	CB4
	Medium Tan	30400	+HM2	FSC22	X145	CAC11
Superfici inferiori	Light Grey	16473	146	(3)	X138	CAC15
Attualmente: interamente	Grey	16473	146	(3)	X138	CAC15
con superfici superiori a chiazze di	Grey	36118	USN1	FSC5	X130	CA17
MAROCCO						
Superfici latero superiori a	Sand	33531	IAF3	FSC32	X105	CAC23
chiazze	Green	34102	HU8	FSC2	X116	CAC5
	Dark Green	34079	HB1	LB1	X1	CB4
Superfici inferiori	Light Grey	16473	146	(3)	X138	CAC15
KUWAIT						
Superfici latero superiori a	Brown	30219	HU9	FSC1	X209	CAC6
chiazze	Sand	33531	IAF3	FSC32	X105	CAC23
Superfici inferiori	Light Grey	16473	146	(3)	X138	CAC15
Attualmente con colorazione Air Superiority: superfici latero superiori	Grey	36320	USN4	–	X135	CAC3
Superfici inferiori in Light Grey 16473						
GRECIA						
come Francia 1°						
LIBIA						
Superfici latero superiori a	Medium Tan	30400	+HM2	FSC22	X145	CAC11
chiazze	Brown	30219	HU9	FSC1	X209	CAC6
Superfici inferiori	Light Grey	16473	146	(3)	X138	CAC15
IRAQ						
Superfici latero superiori a	Medium Tan	30400	+HM2	FSC22	X145	CAC11
chiazze	Brown	30219	HU9	FSC1	X209	CAC6
Superfici inferiori	Azure Blue	35231	HU13	LB13	–	CA15
ECUADOR						
Superfici latero superiori a	Dark Green	34079	HB1	LB1	X1	CB4
chiazze	Brown	30219	HU9	FSC1	X209	CAC6
superfici inferiori	Light Grey	16473	146	(3)	X138	CAC15
Dettagli comuni a tutti i Mirage F.1:						
Carrello:						
– vano, gambe, cerchi e interno portelli	Silver	17178	11	24	X501	CSF2
– gomme	Semigloss Black	27038	85	FSC26	X505	CSE1
Carlinga						
– interni, sedile, consoles e pannello strumenti	Black	37038	33	2M	X404	CSM1
– cuscino sedile	Green	34079	HB1	LB1	X1	CB4
– cinture sedile	Grey	36622	HU8	FSC7	X140	CAC7
– appoggiatesta	Semigloss Black	27038	85	FSC26	X505	CSE1
Cono anteriore in 27038						
Pannello antiriflesso in 37038						
Pannelli sulla deriva	Light Grey	36440	USN5	FSC6	X137	CAC1
Interno prese d'aria in 17178						
Cono di scarico: anello esterno in 17178, scarichi (lavati con marrone scuro o nero diluiti) in 17178						
Tutti i numeri e le lettere in 37038						
Camminamenti sulle ali (dove presenti)	Yellow	33538	24	7M	X11	CA22
Bordo prese d'aria motore (dove presenti)	Red	31302	+60	+19M	+X103	CIS6

+: colore più simile;
(1): colori con finitura lucida, salvo X404 e X505, dopo il posizionamento delle decals, stendere una mano di vernice trasparente opaca o semilucida;
(2): più vernice trasparente opaca;
(3): 3 parti di LG3 più 2 parti di LBX5.

NOVITÀ

AEREI Presenta

4 NUOVE STRAORDINARIE VIDEOCASSETTE

AEREI STORICI

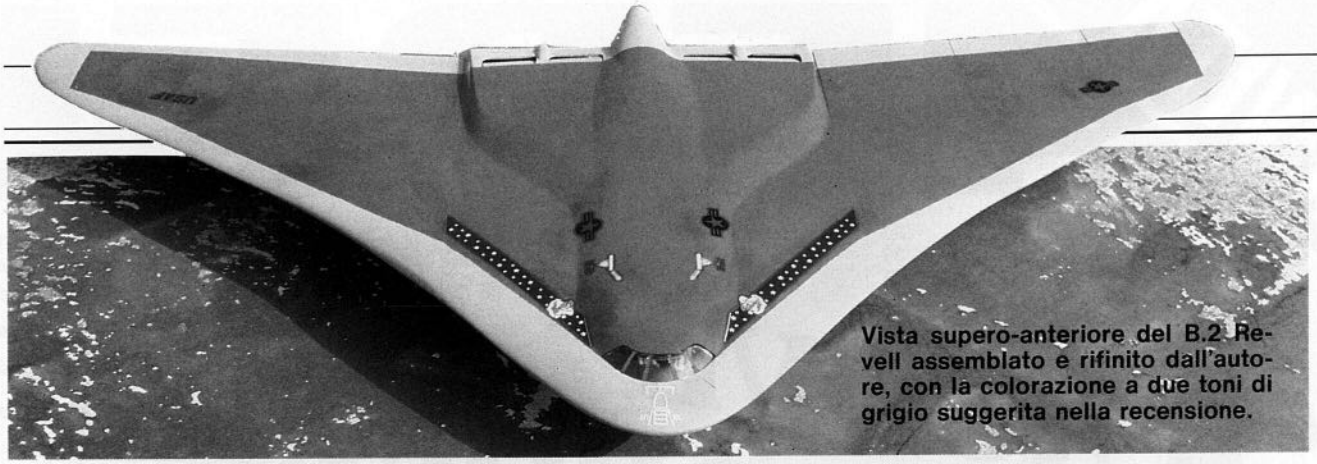
CIASCUNA CASSETTA 1 ORA, SISTEMA VHS, A COLORI,
IN LINGUA ITALIANA, L. 66.500 ORDINABILI
CON LA CEDOLA IN FONDO ALLA RIVISTA O TELEFONANDO
ALLO 0521-287883

B-29 in azione - straordinarie immagini a colori della seconda guerra mondiale: B-29 in azione sul Giappone, P-51 contro caccia giapponesi, drammatici atterraggi di ritorno dai raids. Più una completa video-scheda tecnica.

F-14 Tomcat - Il cavallo di battaglia dei top-gunner della Marina americana. Il caccia più sofisticato dell'Occidente in azione attraverso entusiasmanti sequenze scelte accuratamente dal punto di vista dello spettacolo e della tecnica.

Le forze aeree USA - in azione tutti gli aeromobili americani, nonché i missili. Aerei appartenenti a tutte le basi americane nel mondo e di tutte le quattro forze aeree: USAF, US NAVY, MARINES e US ARMY.

Il combattimento aereo nel Vietnam - per la prima volta un'intera ora di eccezionali immagini della guerra aerea nel Sud-est asiatico, incluse rare riprese di aerei e mezzi nordvietnamiti.



Vista supero-anteriore del B.2 Revell assemblato e rifinito dall'autore, con la colorazione a due toni di grigio suggerita nella recensione.

STEALTH - 2ª PARTE

di Andrea Melloni

All'epoca in cui queste parole sono state scritte del nuovo bombardiere dello Strategic Air Command dell'USAF, non si sapeva quasi nulla. Non c'erano immagini ufficiali dello stesso, foto o disegni, e tutto quello che si poteva sapere erano poche informazioni trapelate a stento attraverso la fittissima cortina di riserbo che circondava il nuovo velivolo. Era noto che si trattasse di un progetto Northrop come pure la sigla B. 2-A-TB, Advanced Technology Bomber ovvero Bombardiere a Tecnologia Avanzata.

Considerata la grande preferenza della Northrop per i bombardieri tuttala ed il fatto che tale formula ha buone caratteristiche Stealth se opportunamente progettata, non stupiva che il modello Revell ci presentasse appunto un grande bombardiere tuttala.

In effetti il modello Revell è indubbiamente interessante, a prescindere dalla sua probabile aderenza all'originale, soprattutto come esempio di applicazione delle tecnologie Stealth al progetto di un tutt'ala ed è per questo piuttosto credibile nel suo ruolo di B. 2-ATB.

Il modello cioè è privo di incoerenze progettuali ed è quindi ben ideato e sviluppato: le prese d'aria dei motori a filo con la superfice ventrale del velivolo, gli scarichi dei motori dotati di varie prese d'aria per diluire e raffreddare il flusso dei gas di scarico e ridurre quindi la traccia I.R., l'abitacolo ed i vani motori ben raccordati nella struttura del velivolo senza spigoli acuti, le stive bombe interne ed infine la provocatoria mancanza delle superfici di controllo verticali, derive e timoni, rendono il modello perfettamente aderente alla filosofia progettuale Stealth. Avendola ampiamente discussa nella prima parte di quest'articolo non mi dilungherò più oltre su questa particolare filosofia progettuale, limitandomi a sottolineare la grande coerenza con essa di ogni dettaglio del kit Revell del B. 2-ATB.

Viceversa è possibile muovere qualche appunto a questo modello dal punto di vista della tecnica modellistica, poiché lo sviluppo di questo kit di cospicue dimensioni ed elevato prezzo avrebbe richiesto maggiore attenzione nel progettare alcuni incastri critici ed alcune illustrazioni relative ad assemblaggi piuttosto complessi come quelli delle gambe dei carrelli. Il livello di finitura e dettaglio dei vari pezzi è senz'altro buono, ma si nota una certa frettolosità nella progettazione degli incastri tra alcuni pezzi e questa carenza del kit richiede un uso oculato e capace dello stucco ed una notevole dose d'attenzione nel corso dell'assemblaggio. Esaminando fase per fase tutta la realizzazione del modello vi fornirò gli avvertimenti che ho derivato dall'assemblaggio del mio B. 2-ATB Revell.

Nella fase numero uno coloriamo con cura l'abitacolo prima di incollarlo, assieme alle vetrature anteriori, alla metà superiore della parte centrale del velivolo. State attenti a non farvi ingannare dal disegno sul foglio delle istruzioni che inverte l'orientamento della parte anteriore e posteriore dell'abitacolo: ovviamente la parte anteriore è quella verso cui guardano i due sedili affiancati del pilota e del copilota. Anche la presenza della palpebra del cruscotto può essere utile nell'orientamento del pezzo nº 22.

L'abitacolo vi potrà sembrare spoglio ma vi garantisco che a modello montato e rifinito tutto quello che si vede sono i due sedili anteriori e la palpebra del cruscotto. Colorate quindi con cura questi elementi, l'imbottitura dei sedili è in rosso vivo e le cinghie di sicurezza dei piloti in verde scuro, e non affannatevi a voler riprodurre tanti altri dettagli che da fuori non si vedrebbero comunque una volta finito il modello.

Le fasi 2 e 3 non sono certo concettualmente complesse, ma richiedono cura ed attenzione nel colorare la faccia interna dei vari pezzi, difficilmente raggiungibile dall'esterno una volta assemblate le semifusoliere.

Nella fase 4 incolliamo alla metà inferiore della parte centrale del velivolo i condotti delle prese d'aria dei motori, simulati da due pezzi interni ognuno dei quali riproduce i condotti di due motori. Indispensabile è verniciare i pezzi 7 e 8 prima di assemblarli alla parte inferiore del velivolo, giacchè poi non sarebbero facilmente accessibili dall'esterno passando dalle prese d'aria. La parte posteriore dei pezzi 7 ed 8 va verniciata in nero opaco per simulare la profondità dei condotti dei motori, mentre la parte anteriore di tali condotti andrebbe in grigio scuro 36081. Personalmente ho però preferito usare il 36118 (HF 5/LF 5/HU 22/FSC 5) utilizzato anche per gli esterni.

Senza problemi di sorta è la fase 5, mentre notevole attenzione richiede la fase 6, in cui incolliamo assieme le due metà superiore ed inferiore della parte centrale del modello.

Anteriormente l'incollaggio è abbastanza lineare, ma posteriormente la zona degli scarichi dei motori e del cono di coda ci impegnerà a fondo per ottenere un incollaggio ben riuscito ed uniforme in tutte le varie salienze e rientranze presenti.

A questo punto dobbiamo concentrarci sulle stive missili anteriori aperte, di cui verniceremo con cura gli interni. Stranamente quella posteriore è riprodotta chiusa e la si indovina dai contorni dei relativi portelli presenti sul ventre del velivolo.

Le stive del carico bellico sono dota-

te di tamburi lanciamissili rotanti simili a quelli dei B.1B. Nel modello il tamburo è stampato sul fondo della stiva, in rilievo, fiancheggiato da due Cruise ALCM raffigurati di profilo a bassorilievo. Il carico viene completato da altri tre Cruise per ogni stiva, forniti come pezzi staccati e composti di due parti per ogni missile ALCM. Gli ALCM si montano facilmente, incollando i due pezzi che li compongono, e vanno poi fissati al velivolo dopo aver verniciato con cura la stiva nei suoi diversi dettagli ed i singoli missili.
Sia le stive che i missili dovrebbero essere in bianco, teoricamente lucido, mentre il tamburo portamissili andrebbe in grigio medio 36320, Humbrol USN 4/Revell 374. Il condizionale è però d'obbligo per due motivi: il primo è la constatazione che, montando tutti i Cruise, del fondo della stiva non si vede più nulla ed è quindi discutibile la necessità di verniciarlo con particolare cura. Il secondo motivo è che i Cruise sono stati visti e fotografati con molte colorazioni diverse, per lo più sperimentali e prototipiche, tra cui la più operativa pare essere quella in grigio medio 36320 Federal Standard.
Personalmente poi ero interessato a mantenere in evidenza almeno uno dei caratteristici lanciatori rotanti portamissili. Quindi ho montato e posizionato i tre Cruise della stiva sinistra mentre ho lasciato a terra i tre missili della stiva destra, consentendo così la visione dei vari dettagli della stessa che mi interessavano.
Quanto alla colorazione ho utilizzato il bianco opaco per le stive, i missili ed i vani e le gambe dei carrelli, ultimando poi il tutto con una mano lucidante di Gloss a vernice asciutta.
Questo per evitare le discutibili prerogative del Bianco Lucido Enamel, che tende sempre a raccogliersi negli angoli anzichè coprire le varie superfici verniciate.

Facile facile è il posizionamento dei portelloni di ogni stiva missili, ben realizzati e completi degli attuatori multipli che ne controllano l'apertura. Questi pezzi possono però essere posizionati solo semiaperti, soluzione insolita rispetto a quella comunemente presente nei kits che consente il montaggio sia in posizione aperta che chiusa.
Anche i portelli dei vani dei carrelli possono essere montati solo aperti: in compenso però sono ben dettagliati.
L'assemblaggio dei carrelli comincia dalla fase 10 con i portelli del vano anteriore dello stesso. Nella fase 11 si unisce il compasso antitorsione alla gamba anteriore del carrello e quindi si assemblano le due ruote: o meglio così propongono le istruzioni. Personalmente vi consiglio invece di incollare i due pezzi che compongono ogni ruota, levigandone con cura la superficie battistrada e colorando poi cerchione e pneumatico.
Mentre la colorazione delle ruote asciuga, prima di incollarle alla gamba del carrello, incolliamo a quest'ultimo il pezzo 18, fase 11, e quindi coloriamo con cura il vano e la gamba anteriore del carrello. A vernice asciutta posizioneremo le ruote, avendo però opportunamente verniciato in argento la parte cromata dell'ammortizzatore della gamba del carrello e dopo avere rimosso la vernice bianca dai perni su cui vanno incollate le ruote. Analogamente consiglio di comportarsi con le gambe principali del carrello, la cui complessa struttura verniceremo solo dopo avere incollato i vari pezzi che la compongono, onde evitare che la vernice interferisca con la solidità degli incollaggi.

L'assemblaggio delle cinque parti componenti ogni gamba principale del carrello è tutt'altro che semplice e richiederà tutta la nostra attenzione ed abilità: con molta calma e pazienza controlleremo con cura il posizionamento dei diversi pezzi, consultando il foglio delle istruzioni che in questa circostanza risulta piuttosto prolisso e non abbastanza chiaro. Ben otto disegni non riescono a rendere con immediatezza la composizione di ognuna delle due gambe.
È questa una parte del foglio delle istruzioni che potrebbe essere migliorata in futuro. Dopo aver posizionato ed incollato le gambe dei carrelli, procederemo alla veniciatura delle stesse nonché dei vani dei carrelli e dei relativi portelli. In realtà di ogni vano è riprodotta solo la parte che rimane aperta col velivolo fermo a terra, quando i portelli principali si richiudono su quella parte dei vani che in volo ospita la parte terminale delle gambe e le ruote. Quindi sarebbe opportuno verniciare in nero opaco la parete più prossima alla coda di ognuno dei vani dei carrelli riprodotti dal kit, al fine di simularne la continuazione nella parte principale dei vani, non riprodotta dal modello Revell.
A parte assembleremo e rifiniremo attentamente le otto ruote complessive destinate alle due gambe principali del carrello. Queste ruote sono ben fatte e dotate di un buon battistrada scolpito e forniscono una base solida ed affidabile per questo imponente modello.
Abbiamo così raggiunto la fase 22 in cui si assemblano i due pezzi costituenti ciascuna delle due parti laterali di questo tuttala.
Anche in questa fase l'assemblaggio non è così semplice come dovrebbe e sarà quindi possibile dover usare lo stucco e la carta abrasiva, specie sul bordo d'uscita, decisamente spesso.
Infine, nella successiva fase 23, uniamo la parte centrale del velivolo con le due parti laterali per ultimare il modello.
Tuttavia l'incollaggio tra questi tre grossi e pesanti complessi non è facile, richiedendo calma, attenzione e molto collante. Mentre l'adesivo asciuga, dovremo mantenere nella corretta posizione i vari pezzi e quindi consiglio di incollare prima due dei tre pezzi e di aggiungere il terzo solo dopo che il primo incollaggio sia ben asciutto e solido.
Ad assemblaggio ultimato dovremo stuccare e carteggiare con cura le giunzioni tra i tre blocchi principali che costituiscono il modello.
Carteggiando le stuccature sarà opportuno prestare ampia attenzione a non rovinare il dettaglio di superficie in delicato rilievo, delimitante le varie pannellature.

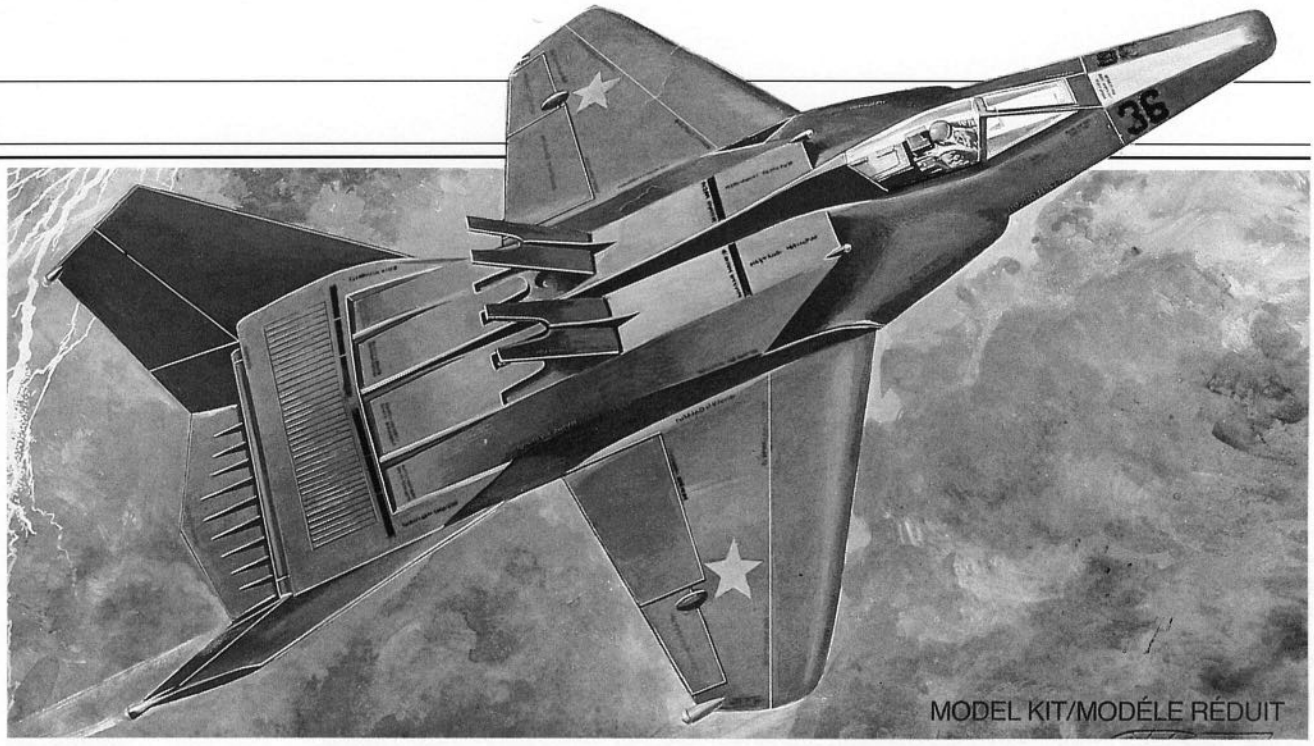
A modello assemblato notiamo che esso è ben bilanciato sul carrello e quindi non sarebbero stati necessari appesantimenti di sorta prima di chiudere il modello. Meglio!
Il modello è già abbastanza pesante per conto suo ed il carrello, pur discretamente robusto, non si gioverebbe certo di un ulteriore aumento del peso totale.
Siamo così giunti al punto critico della colorazione degli esterni.
Curiosamente nelle foto presenti sulla scatola del kit il modello appare verniciato di nero, mentre lo schema di colorazione del foglio delle istruzioni è del tutto diverso e ci mostra uno schema a due toni di grigio. Personalmente ho seguito lo schema del foglio delle istruzioni con alcune modifiche d'opportunità.
Innanzitutto ho preferito la finitura opaca a quella semilucida delle vernici Revell indicate dal kit, sembrandomi i colori opachi più Stealth di quelli lucidi e semilucidi da un punto di vista puramente ottico.
I colori da utilizzare sono per il foglio delle istruzioni il Revell 378, Grigio Scuro F.S. 36118, per la parte centrale superiore ed inferiore del velivolo, ed una miscela di Revell 374, F.S 36320, e Revell 378 F.S. 36118, per la parte perimetrale del velivolo.
Avendo utilizzato colori opachi Mo

Lak al posto dei semilucidi Revell ho scelto il Grigio Scuro F.S. 36118, LF 5/FSC 5, ed ho sostituito la miscela dei colori Revell con un grigio azzurro medio l'F.S. 35237, HU 19/FSC 10, che mi è parso la miglior soluzione di compromesso possibile per evitare di ricorrere alla mescola di vari colori, soluzione veramente poco pratica e che rende problematico qualsiasi futuro ritocco riparativo. Entrambi i colori da me scelti hanno una componente azzurrina che li rende omogenei e fornisce un effetto finale che personalmente trovo molto gradevole.
Date le grandi superfici del modello, la verniciatura, che personalmente ho eseguito a pennello, ha richiesto parecchio tempo.
Indubbiamente la verniciatura ad aerografo avrebbe migliorato la resa finale e sveltito i tempi; auguro miglior fortuna ai cultori dell'aerografo.
Decisamente ampio è il foglio delle decals, numerose e di buon livello anche se decisamente lucide. Hanno un buon potere adesivo e si posizionano senza problemi, seguendone con attenzione la nomenclatura e confrontandola con quella riportata nello schema del foglio delle istruzioni. Insegne di nazionalità e scritte varie in nero mi sembrano più adeguate, mentre ho qualche dubbio sugli stencils ed i disegni ornamentali multicolori. In particolare trovo veramente poco Stealth le due bande azzurre con stelline bianche e stemmi a colori del SAC presenti sulla parte superiore del velivolo, ai lati dell'abitacolo.
Inoltre mi sembrano di discutibile realismo anche gli stencils gialli e rossi delle emergency exits, che sono in realtà neri o grigio scuri su tutti gli attuali velivoli del SAC: B.1, B.52, FB.111, etc. etc.
Tuttavia bisogna anche considerare che queste piccole incongruenze non ci turberanno particolarmente data la totale mancanza di fonti iconografiche con cui confrontarsi. Finché si parla in termini di probabilità e/o nell'ambito delle ipotesi è consentito avere opinioni divergenti.
A modello ultimato e completo di verniciatura e decals, il risultato è imponente ed il modello ha un suo fascino particolarissimo. È un prodotto complessivamente piacevole anche se piuttosto ingombrante questo B.2-ATB Revell; un modello da costruire senza porsi troppi problemi o remore, considerato che passeranno almeno vari anni prima che sia disponibile una qualsiasi foto dell'originale, come si potrebbe desumee dalla storia di un altro aereo

ckheed SR 71, che ha avuto una storia molto simile. Per anni se ne è conosciuto solo il nome ed il tipo di missione.
Anche nel caso del B.2-ATB Revell ci troviamo dunque di fronte ad un semplice divertissement modellistico ed è un vero peccato che lo sfavorevole cambio valutario del marco tedesco renda questo modello così costoso.
A chi può permettersi di ospitarne le cospicue dimensioni e di pagarne il non piccolo prezzo d'acquisto garantisce però varie ore di genuino divertimento modellistico.

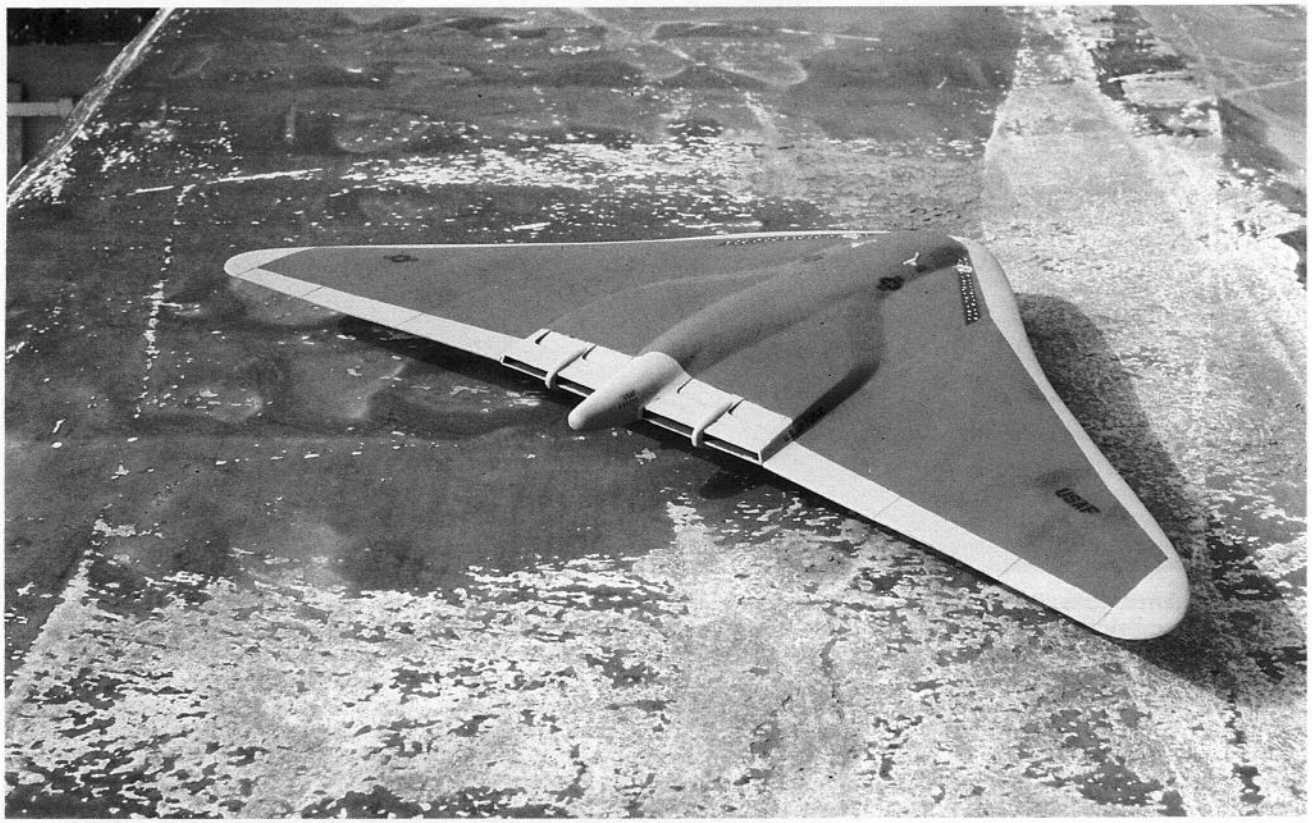
Il MiG 37 «Ferret», Italeri in 1/72, Art. 162

Per capire l'esistenza di questo modello bisogna fare una breve premessa storica e geografica.
Attualmente la stragrande maggioranza dei prodotti Italeri viene venduta negli USA tramite l'intermediazione dell'americana Testors ed è quindi logico e comprensibile che i desideri del mercato USA influenzino sensibilmente le scelte Italeri in merito ai nuovi stampi da produrre.
Dopo lo strabiliante successo dell'F.19 Stealth in 1/48 ottenuto nell' '86/87, il pubblico statunitense ha iniziato a chiedere altri modelli dello stesso tipo da avvicinare all'F.19. Ovviamente questo significava che era necessario trovare una controparte sovietica dello Stealth americano. Considerata la ben nota «politica dello specchio» seguita dagli strateghi del Cremlino è d'altronde probabile che uno Stealth sovietico sia veramente in fase di sviluppo e quindi l'idea di produrne un modello ha i suoi buoni motivi d'essere.
L'esigenza commerciale dettata dal desiderio del pubblico USA e la probabilità che questo aereo esista realmente si sono dunque magnificamente sposate agli occhi dei programmatori Italeri e ne è nato nell'autunno '87 il nuovo Stealth russo, tempestivamente pronto per la gioia dei modellisti USA. Ovviamente il primo modello del MiG 37 è stato quello in 1/48, come richiesto dal mercato americano, e solo in un secondo tempo è stato seguito dalla versione in 1/72 dello stesso stampo Si tratta dunque, come per l'F.19, di una copia pantografata in 1/72 del fratellone in 1/48.
La validità commerciale di questo modello è quindi fuori discussione, mentre quella modellistica lo è un po' meno, giacché questo kit risente di una certa frettolosità nella sua preparazione come si nota dalla non perfetta riuscita di vari incastri importanti: difetto molto insolito per un kit Italeri.
Naturalmente anche per questo ipotetico MiG 37 Ferret vale la considerazione che si tratta di un modello da montare per puro divertimento, dato che parlare di «corretta esecuzione», «aderenza alla realtà dell'originale» e simili è in questo caso impossibile e quindi assurdo.
Montiamolo dunque in totale relax, senza troppe insistenze e pignolerie fuori luogo, per puro divertimento.
Tra l'altro i prezzi Italeri, sempre molto morigerati, ci consentono un tranquillo divertimento senza grosse spese, fatto particolarmente imporsegretissimo ed insolito quale il Lo-

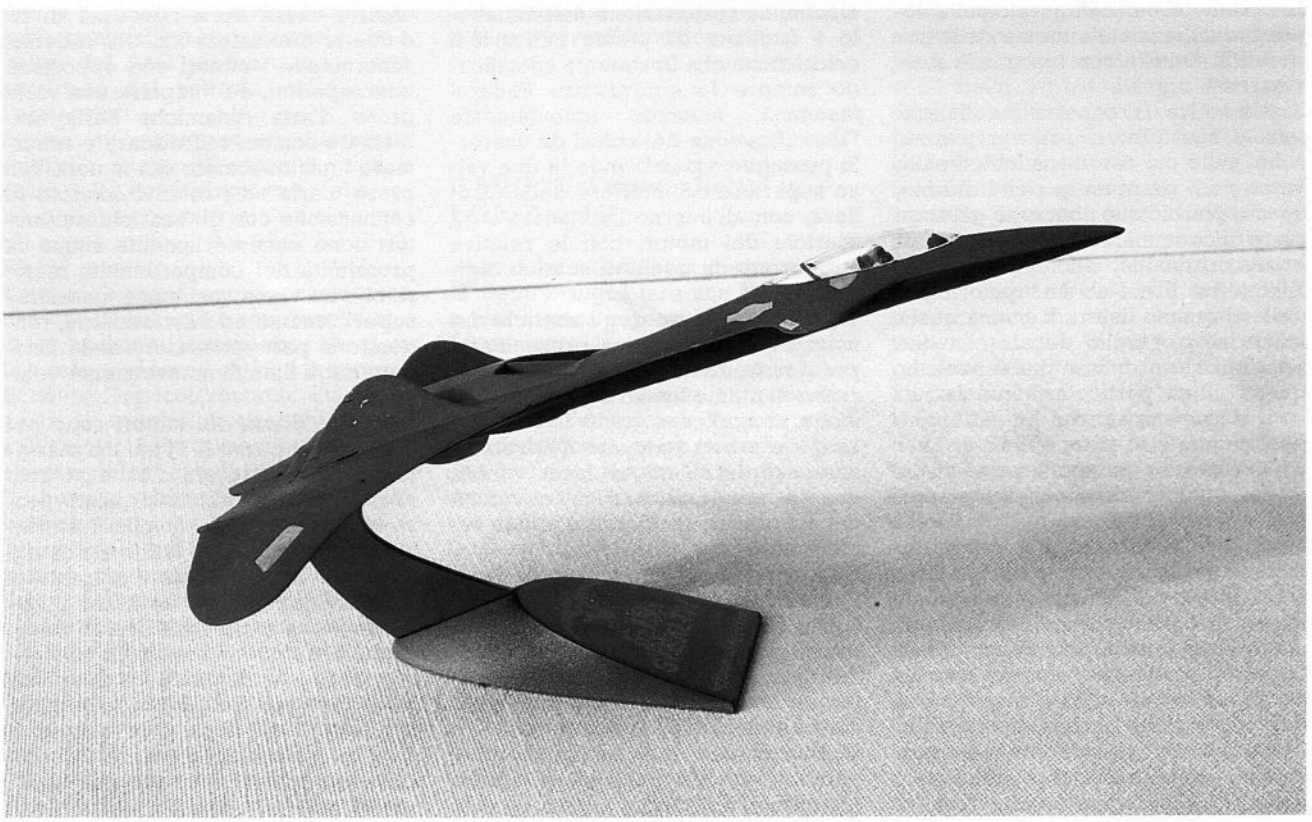


Sopra a sinistra: foto di gruppo degli Stealth americani: l'enorme B.2 Revell, l'F.19 grigio Italeri e quello nero della Monogram sul supporto. Sopra: la scatola del MiG-37 Ferret.

tante per tutti questi discutibili Stealth.
Il modello è ben raffigurato sulla copertina della scatola in una delle sue possibili finiture con insegne e stencils rossi.
Risaltano sin dal coperchio della scatola le sue forme insolite e pittoresche, sulle cui caratteristiche Stealth viene però da porsi qualche dubbio, specie per ciò che concerne gli ampi piani di coda a «farfalla», per altro di buona originalità.
All'interno troviamo un tipico foglio delle istruzioni Italeri di buona qualità, un ampio foglio decals con due possibili serie di insegne e stencils, questi ultimi particolarmente numerosi, e le stampate del kit. Abbiamo due stampate in stirene nero di buona qualità con cinquanta pezzi di discreta qualità ed una di trasparenti con quattro pezzi di ottimo livello qualitativo.
Il dettaglio di superficie è assai fine, sia in rilievo nel delimitare le pannellature sia in incisione nel delimitare le superfici mobili, ed è eseguito con adeguata parsimonia come si conviene ad un aereo attuale che non ha dopo tutto molte pannellature visibili.
I pezzi sono quasi tutti ben realizzati, ma lo standard elevato dei kits Italeri viene tradito in alcune importanti giunzioni non ben realizzate che richiedono un'ampia stuccatura e carteggiatura: esempio tipico è la giunzione tra ali e fusoliera.
Ma andiamo con ordine e seguiamo l'assemblaggio nelle sue varie fasi, commentandolo appropriatamente.
Si inizia, al solito, dall'abitacolo, semplice ma ben realizzato; assieme ad una «vasca» che fornisce il pavimento e le pareti laterali e di fondo nonché le consolles e la pedaliera, troviamo un ottimo seggio eiettabile in tre pezzi, il cruscotto ed una buona cloche. La realizzazione dell'abitacolo è facilitata da ottime indicazioni coloristiche che finalmente specificano sempre le equivalenze Federal Standard, aiutando notevolmente l'identificazione dei colori da usare.
Si prosegue assemblando le due valve superiore ed inferiore della fusoliera, con all'interno l'abitacolo e gli scarichi dei motori con le relative strutture degli ugelli di scarico bidimensionali.
Tutto il complesso degli scarichi dei motori e delle relative prese d'aria per il raffreddamento dei gas di scarico è di ottimo livello e mi è piaciuto molto.
Limpido e ben stampato è il vetrino anteriore del telemetro laser, o FLIR che sia, da posizionare all'estremità del modello prima di unire le due semifusoliere.
Nella fase tre aggiungiamo alla fusoliera molti componenti. Nell'abitacolo aggiungiamo il vetrino dello HUD, di ottima fattura, e l'attuatore del tettuccio di cui esistono due diverse versioni a seconda che si voglia posizionare il tettuccio aperto o chiuso.
Molto buono e ben realizzato mi è parso il tettuccio trasparente, dotato di ottima limpidezza, che costringe a verniciare con cura gli interni che rimangono visibilissimi anche a tettuccio chiuso.
Si aggiungono durante questa fase, in appositi incavi sul dorso della fusoliera, i pezzi B 13 che riproducono i primi stadi del compressore dei motori e che sono di discreto livello anche se a mio avviso un po' piccoli in relazione alla mole del velivolo. Bisogna però considerare che i velivoli Stealth hanno necessariamente vani motori molto più ampi di quelli dei velivoli convenzionali cui siamo abituati, a causa della necessità di ridurre la tracciatura I.R. del velivolo, schermando i motori con opportune intercapedini, e di captare con varie prese d'aria dinamiche l'aria ambientale con cui raffreddare e schermare i gas di scarico dei motori. Tali prese d'aria ed i relativi condotti di connessione con gli scarichi dei motori sono necessariamente situati in prossimità del compartimento motori, che ne viene così come «fasciato» superiormente ed inferiormente, rendendo la parte posteriore della fusoliera degli Stealth notevolmente voluminosa.
Le prese d'aria dei motori sono poi coperte dal pezzo A 14 sui cui margini laterali ho trovato alcune piccole sbavature, insignificanti; questo pezzo combacia con la fusoliera imperfettamente, specie ai lati, e mi ha costretto ad alcune leggere stuccature.
Vi consiglio poi per montare il tettuccio chiuso, ma anche se lo volete posizionare correttamente in posizione aperta, di incollare in posizione prima il pezzo A 14 e poi di seguito, il tettuccio ed il parabrezza, per il cui posizionamento esatto non abbiamo altrimenti alcun riferimento od incastro nella fusoliera.



Sopra: vista supero-posteriore del B.2 Revell: notare gli scarichi dei motori e la morfologia d'insieme del modello, ampiamente discussa nel testo. Sotto: F-19 della Italeri, vista nella quale si vede chiaramente la cattiva qualità delle decals. Il modello è appoggiato sul piedistallo fornito con il kit.



Un piacevole dettaglio è costituito dai due aerofreni dorsali posizionabili aperti o chiusi e dotati sia del relativo attuatore che di pozzetti di adeguata profondità e dettaglio interno.
Il pezzo A 19 ha bisogno di un certo lavoro di carteggiatura per eliminarne i tondini degli estrattori dalla faccia inferiore dello stesso ed è inoltre necessario notare che il foglio delle istruzioni è errato a suo riguardo. Infatti il pezzo A 19 va unito al margine inferiore degli scarichi dei motori e non a quello superiore come mostrato dalla freccetta del foglio delle istruzioni. D'altra parte si può scoprire l'errore semplicemente confrontando la larghezza del pezzo A 19 con quella dei due succitati margini: è molto più stretto di quello superiore mentre combacia abbastanza bene con quello inferiore, che presenta un bordo posteriore concavo che ben si adatta a quello anteriore convesso del pezzo A 19.
E veniamo ora alle dolenti note!
I piani di coda obliqui «a farfalla», costituiti dai pezzi B 17 e B 18, sono senz'altro molto pittoreschi ma purtroppo combaciano con la fusoliera in maniera molto sommaria e necessitano di un poderoso lavoro di stuccatura sia sul margine superiore che su quello inferiore della fusoliera e particolarmente all'estremità tronca antero-inferiore.
In pratica dobbiamo stuccare tutta la linea di giunzione tra questi due pezzi e la fusoliera e questo procedimento non è né facile né agevole dati i rapporti tra i vari pezzi e la pressoché tale mancanza di validi incastri tra i pezzi in questione. Si tratta di difetti molto insoliti per un kit Italeri e ci sembrano probabilmente originati da una certa frettolosità nella realizzazione dello stampo del modello.
Il peggio si chiama: giunzione ala-fusoliera.
In effetti i pezzi B 15 e B 16, le due semiali, dovrebbero incollarsi a due apposite sporgenze laterali della fusoliera, che formerebbero buona parte delle superfici ventrali delle semiali e dovrebbero inoltre aderire ai lati della fusoliera.
Nella realtà del modello bisogna scegliere: preferite fare combaciare bene le semiali, B 15 e B 16, con la fusoliera o con le due sporgenze laterali della fusoliera che dovrebbero costituire il 30% circa del ventre delle ali?
Nel primo caso possiamo ottenere una discreta adesione alla fusoliera ma le citate salienze laterali ad incastro nel ventre delle semiali non saranno in asse col resto delle semiali e richiederanno vari interventi correttivi piuttosto massicci. Penso che in tal caso la migliore soluzione sia costituita dall'amputazione di tali propaggini laterali della fusoliera e dall'incollaggio delle stesse alle semiali che, opportunamente stuccate incolleremo poi alla fusoliera, stuccando in seguito tale incollaggio con cura. Se invece avremo preferito incollare solidamente le semiali alle propaggini laterali della fusoliera, allora dovremo ricorrere ad un notevolissimo lavoro di stuccatura alla giunzione tra la semiali e la fusoliera. Quale che sia l'espediente che ogni singolo modellista utilizzerà, in base alle proprie capacità e preferenze, il giudizio sul kit Italeri non cambia. Per fortuna sono difetti insoliti nella produzione Italeri.
Proseguendo nell'assemblaggio, nella fase 4 assembliamo il fantasioso armamento proposto, alloggiato in due ben dettagliate stive ventrali, una delle quali dotata anche di una apposita rampa estraibile con gli agganci per due fantasiosi missili aria-suolo.
Nella quinta ed ultima fase assembliamo carrelli e portelli degli stessi e delle stive ventrali. Dei carrelli il foglio delle istruzioni ci dice che sul MiG 37 sono installati carrelli derivati da quelli di altri velivoli ed in effetti esiste una certa somiglianza delle gambe di forza e delle ruote conquelle dei MiG 23 e 27. Somiglianze a parte, le gambe dei carrelli risultano piuttosto ben fatte e richiedono solo un certo lavoro per eliminare il segno della giunzione tra le due valve, superiore ed inferiore, dello stampo.
I vani dei carrelli sono adeguatamente profondi e passabilmente dettagliati in considerazione del fatto che si tratta di un modello di fantasia.
Buone sono le ruote dei carrelli, dotate di pneumatici a larga sezione ed a bassa pressione che ben si confanno ad un velivolo da ricognizione e/o da attacco destinato ad operare da aeroporti avanzati e semipreparati a ridosso del fronte.
Molto ben fatti sono tutti i portelli, sia dei vani dei carrelli che delle stive dell'armamento, dotati di validi dettagli sia all'esterno che all'interno. Per risparmiare pezzi i vari gruppi di portelli sono stampati in un sol pezzo, comprendente i due o tre portelli relativi allo stesso vano. Non è particolarmente difficile separare i vari pezzi munendosi di un taglierino ben affilato e quindi posizionarli seguendo le istruzioni. Queste ultime però non sono in proposito eccessivamente chiare nell'illustrare il posizionamento finale dei portelli dei vani principali del carrello ed un trittico a tre viste avrebbe giovato più delle due foto esistenti nel foglio delle istruzioni, rappresentanti viste frontali e superiori del modello finito.
Ultimato l'assemblaggio passiamo alla verniciatura dell'esterno del modello.
Due sono le livree proposte dal kit: una tutta nera e l'altra grigia e bianca stile U.S. Navy. Per entrambi il foglio delle decals prevede ampi assortimenti di stencils oltre alle insegne.
Personalmente non amando il colore nero ho optato anche per questo kit per il colore grigio, scegliendo una delle varie tonalità possibili.
Ispirandomi solo in parte al foglio delle istruzioni ho optato per una mimetica monocromatica in grigio F.S. 36440, USN 5/FSC 6, simile a quella vista anni orsono su vari MiG 21. D'altra parte, in assenza di informazioni più precise ogni modellista potrà sbizzarrirsi nelle più svariate mimetiche, sia grige che colorate, attribuendo al proprio MiG 37 Ferret Italeri quella che più gli piacerà
Ultimata la colorazione, a vernici asciutte, la perferzioneremo colorando in grigio scuro le coperture in dielettrico dei vari sensori RWR d'allarme radar. Nel complesso a modello finito il risultato è abbastanza buono, sia pure a prezzo di vari e cospicui interventi con stucco e carta abrasiva. Tuttavia in un kit come questo, che non è legato da alcun legame con la realtà, trovo sconveniente la presenza dei difetti prima illustrati, che richiedono l'uso di una buona abilità modellistica per ottenere buoni risultati da un modello che dovrebbe invece essere un semplice divertimento anche per il modellista inesperto. Veramente un peccato!
Per fortuna è solo un'eccezione nell'elevato standard degli ultimi kits Italeri.

Appendice per l'1/48

Le recensioni dell'F 19 e del MiG 37 Italeri possono essere ritenute valide anche per i relativi modelli in 1/48, del tutto identici a quelli in 1/72 tranne per le dimensioni.
Dell'F 19 Stealth esistono in 1/48 anche un modello Revell simile, a parte alcuni dettagli, a quello Italeri, ed uno Monogram che riprende le linee generali del Kit in 1/72 ed è quindi piuttosto originale. I prezzi di questi kits variano da quello minimo di Italeri a quello massimo di Revell. ●

(foto di Andrea Bertoldi)

I POLACCHI SOPRA L'ITALIA

PILOTI POLACCHI HANNO COMBATTUTO IN TUTTI I TEATRI - UNO SGUARDO AI LORO AEREI E STEMMI

di Przemek Skulski

È un fatto vero, ma poco noto, che i piloti polacchi, durante la Seconda Guerra Mondiale, hanno combattuto in tutti i teatri di operazioni belliche. Essi hanno volato sull'Europa occidentale, il Nord Africa, la Russia, la Cina, sull'Oceano Pacifico e sull'Atlantico, ed anche sull'Italia.

Il 1° settembre 1939 ebbe inizio il conflitto mondiale, il maggior conflitto di tutta la storia dell'umanità. L'Esercito Polacco fu la prima forza armata che contrastò l'avanzata della macchina bellica germanica. La Campagna di Settembre continuò fino ai primi giorni d'ottobre. In questo breve lasso di tempo le Forze Aeree Polacche riuscirono ad abbattere non meno di 170 aerei germanici, mentre l'Artiglieria contraerea ne distrusse oltre 100. Ma anche le perdite sofferte furono molto elevate. Tuttavia le Forze Aeree Polacche non vennero completamente distrutte. Oltre l'80% degli uomini che servivano nei loro ranghi riuscirono, attraverso la Romania e l'Ungheria, a raggiungere la Francia e la Gran Bretagna. Nel 1940 gli aerei, contrassegnati dalla scacchiera bianco-rossa, combatterono nei cieli francesi e poi presero parte alla Battaglia d'Inghilterra. Sulla zona di Londra i piloti del celebre No. 303 Fighter Squadron intitolato all'eroe polacco Kosciuszko riuscirono ad abbattere ben 126 aerei nemici. Durante il periodo 1940-1945 nei ranghi della Royal Air Force britannica operarono 15 Squadron di prima linea, così che i polacchi rappresentarono la quarta fra le Forze Aeree Alleate impegnate nel conflitto.

A partire dal 1943 i piloti polacchi iniziarono ad operare anche sull'Italia. I primi furono i membri del famoso «Circo di Skalski»: lo stesso Stanislao Skalski, Eugenio Horbaczewski e Maciej Drecki. Essi presero parte all'invasione della Sicilia e poi alle operazioni di invasione dell'Italia meridionale.

La fine del 1943 vide il trasferimento dall'Africa a Campo Cassale del 1586° Special Duties Flight (Polish) il cui compito consisteva nell'aiutare le organizzazioni segrete partigiane in tutta l'Europa occupata dai nazisti. Nel 1944 entrò in azione il No. 318 Fighter-Reconnaissance Squadron «City of Gdansk», e, al principio dell'anno successivo, il No. 663 Air Operational Squadron (Polish). Queste tre unità rimasero dislocate in territorio italiano fino alla fine delle ostilità. Tuttavia, nel corso di due anni di combattimenti, furono parecchi gli aviatori polacchi che persero la vita volando sull'Italia. Questo fu il prezzo che si dovette pagare per combattere per la libertà, perché l'emblema dei piloti polacchi era la massima: «Noi non preghiamo per ottenere la libertà, Noi combattiamo per la libertà».

Il No. 301 Bomber Squadron (Polish) «Provincia di Ziemia Pomorska». Difensori della Città di Varsavia

Il No. 301 Squadron da bombardamento fu formato il 26 luglio 1940 sul campo di Bramcote, in Gran Bretagna. L'unità si componeva di 14 equipaggi. Suo primo Comandante fu il W/C R. Rudkowski, e il suo aiutante fu lo Squad. Ldr. E. Skinner. Lo Squadron era equipaggiato con 16 bombardieri leggeri Fairey Battle. Il battesimo del fuoco ebbe luogo il 14 settembre 1940: in quella occasione il No. 301 Sqn. entrò in azione attaccando unità navali germaniche nella rada di Boulogne. L'unità polacca operava nell'ambito del 1° Bomber Group, appartenente al Bomber Command. Nel novembre 1940 l'unità fu riequipaggiata con nuove macchine: i bombardieri medi Vickers-Armstrong Wellington Mk.Ic. Questi aerei furono soprannominati «Grandpa». Il No. 301 Squadron continuò ad eseguire missioni di bombardamento fino alla fine del 1942. In questo lasso di tempo i polacchi portarono a termine 1204 missioni di combattimento e sganciarono circa 1700 tonnellate di bombe; le perdite assommarono a 156 aviatori e 31 aerei. In conseguenza del fatto che, durante il servizio con il Bomber Command, l'unità polacca soffrì perdite elevate, lo Squadron fu trasferito ai compiti speciali. Esso fu ricostituito come Flight «C» nell'ambito del No. 138 Special Duties Squadron della RAF. Compito di questa unità era di collaborare con i movimenti di resistenza che sorgevano nelle nazioni dell'Europa occupata dalle Armate del III Reich. L'equipaggiamento consisteva in bombardieri quadrimotori Handley-Page Halifax. Lo Squadron fu basato dapprima a Strandishall e poi sul campo di Tempsford. Gli equipaggi dello Squadron compirono missioni sulla Francia, sull'Austria, la Bulgaria, la Yugoslavia, la Polonia, la Cecoslovacchia e l'Italia Settentrionale. Logicamente, per i piloti polacchi, le missioni più importanti erano certamente quelle compiute sul territorio della propria patria, la Polonia. Ma la rotta verso la Polonia, che sorvolava la Danimarca o la Svezia, era molto lunga e piena di pericoli, dato che in quest'area operavano i caccia notturni germanici, specialmente i Messerschmitt Bf. 110. Per questa ragione il Flight «C» fu trasferito in Nord-Africa e dislocato sull'aeroporto di Sidi Amor, in Tunisia. Al tempo stesso l'unità polacca fu ridenominata 1586° Polish Special Duties Flight, appartenente al No. 334 Special Duties Wing. Nel dicembre 1943 l'unità fu trasferita di nuovo, questa volta in Italia, sul campo d'aviazione di Cam-

po Cassale, non molto distante da Brindisi. In questo periodo i piloti polacchi impiegavano 6 macchine – 3 bombardieri quadrimotori Halifax e 3 Liberator. La distanza fra Campo Cassale e la Polonia era di ben 1300 chilometri e tutte le missioni erano veramente dure e impegnative, al pari di quelle compiute partendo dalla Gran Bretagna. Sorvolare l'Ungheria era pericoloso per via della forte concentrazione di artiglieria contraerea e per la presenza di caccia notturni. Ma l'unità polacca non compì solamente missioni dirette alla Polonia. Gli uomini del 1586° Flight volarono anche sulla Yugoslavia, l'Austria, la Cecoslovacchia e l'Italia Settentrionale.

Il 1° agosto 1944, nella capitale polacca occupata, Varsavia, scoppiò l'insurrezione popolare. Fu un periodo assai difficile e drammatico per l'unità polacca. Insieme con gli Squadron No. 178 della RAF e No. 3 della SAAF, i polacchi effettuarono oltre 200 eroiche missioni in aiuto degli insorti di Varsavia. Gli aerei alleati sganciarono principalmente armi e mitragliatrici, munizioni e mezzi anticarro, cibo e medicinali. Ma l'unità perse parecchi aerei, così che fin dal 17 settembre i piloti effettuarono le missioni sulla Polonia da volontari! Nonostante l'aiuto alleato, la sollevazione popolare a Varsavia fu spenta nel sangue verso la fine di settembre. In questo periodo l'unità polacca sopportò la perdita di ben 8 equipaggi. Dopo queste eroiche missioni di combattimento il 1586° Polish Special Duties Flight ricevette la denominazione ufficiale di «Difensori della Città di Varsavia».

In ottobre l'unità polacca effettuò ancora delle missioni sulla Polonia in supporto dell'Armia Krajova, l'organizzazione militare di resistenza polacca, e verso altre nazioni.

In novembre l'unità tornò alla sua originaria denominazione di No. 301 Squadron. L'ultima missione eseguita partendo da Campo Cassale diretta in Polonia risale al 22 dicembre 1944. Due mesi più tardi, il 28 febbraio 1945, il No.301 Squadron fu trasferito al Transport Command della RAF. Come unità per impieghi speciali essa effettuò 423 missioni verso la Polonia e 912 verso le altre nazioni occupate, sganciò 1577 tonnellate di armi e rifornimenti, oltre 693 paracadutisti. Nel corso di queste missioni furono ben 167 gli aviatori polacchi che persero la loro vita. Le perdite più pesanti – assommanti a 24 equipaggi – furono sofferte durante le missioni dirette in Polonia.

Il 15 marzo 1945 lo Squadron fu trasferito dall'Italia alla Gran Bretagna, ove nel dicembre 1946 l'unità fu disciolta. Durante il periodo operativo in Italia l'unità fu comandata prima dallo Sqn. Ldr. Stanislao Krol e poi dallo Sqn. Ldr. Eugenio Arciuszkiewicz. In questo periodo l'unità fu sempre dislocata a Campo Cassale; gli aerei impiegati furono:

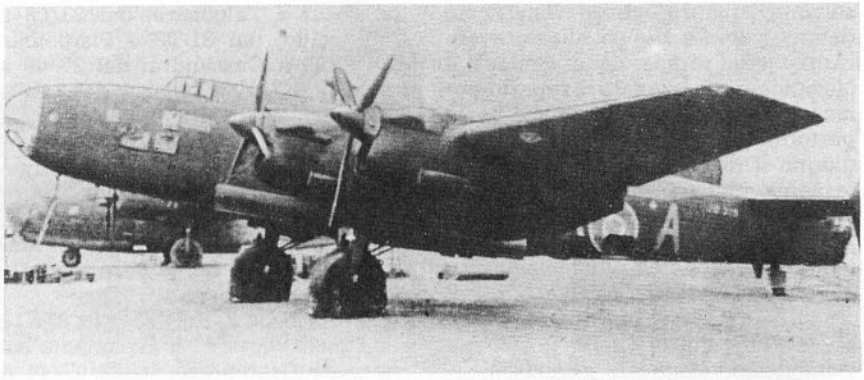
Handley-Page Halifax Mk.II Special 1A serial e codici – DT 539/ GR–B; JD 230/ GR–N; JD 362/ GR–L; JP 117/ GR–P; JP 181/ GR–C; JP 197/ GR–F; JP 207/ GR–E;

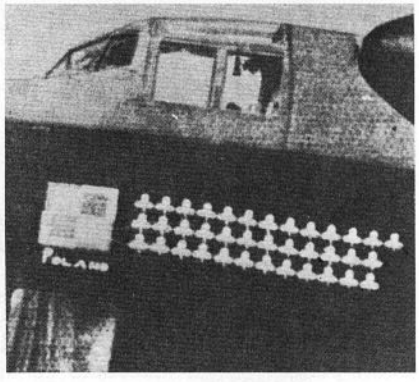
Handley-Page Halifax Mk.V – serial e codici – EB 180/GR–V; EB 220/ GR–C; LK 911/ GR–Z; LL 222/ GR–E; LL 252/ GR–L; LL 283/GR–G; LL 284/ GR–T;

Consolidated Liberator Mk.V – serial e codici – BZ 860/ GR–U; BZ 890/ GR–S:

Consolidated Liberator Mk.VI – serial e codici – EV 827/GR–U; EV 978/ GR–R; BZ 965/ GR–S; EV 834/ GR–U; EV 965/ GR–V; EV 994/ GR–R; EW 151/ GR–S; TW 760/ GR–X; TW763/ GR–G; TW 766/ GR–F; TW 767/ GR–B.

In realtà queste non sono state tutte le macchine impiegate dal 1586° Polish Duties Flight e poi dal No. 301 Squadron. Si tratta soltanto di alcuni esempi!





Sopra e a destra: due viste di un Handley Page Halifax Mk II/S1A del 1586 Special Duties Flight (Polish).

Il No. 318 Fighter Reconnaissance Squadron (Polish) – «City of Gdansk» (Città di Danzica)

Questo Squadron è stato formato nel marzo 1943 sull'aeroporto di Detling, nel Kent, per cooperare con il 2° Corpo Polacco. L'unità consisteva di 3 flight ed era equipaggiata con caccia monomotori Hawker Hurricane Mk.1. Il 15 agosto 1943 gli effettivi dello Squadron, uomini e mezzi, furono imbarcati su navi e inviati a Porto Said, Egitto. Inizialmente il No. 318 Sqn. fu dislocato sul campo di Munquebilla, in Palestina. A questo punto l'unità polacca ricevette gli Hurricane Mk.II e fu soggetta ad un addestramento assai duro da parte del suo Comandante, il Fl. Lt. Leszek Wielochowski. Nei mesi successivi l'unità fu dislocata a Gaza, a Wilhelma e poi a Quassasin. Il 10 marzo 1944 l'unità fu di nuovo riequipaggiata con i più potenti Spitfire Mk.V e il 9 aprile fu trasferita in Italia. I suoi 16 Spitfire furono inviati in volo a Trigno – non molto distante da Vasto – via Tripoli-Malta-Sicilia. Il No. 318 Squadron combatteva inquadrato nel No. 285 Reconnaissance Wing, 1ª TAF (Tactical Air Force), meglio nota con il soprannome di Desert Air Force.

La prima missione di combattimento ebbe luogo il 1° maggio 1944 sopra Montecassino. L'unità polacca dapprima cooperò con il 5° Corpo Britannico, poi con il 2° Corpo Polacco. Le missioni di combattimento consistevano di svariati compiti: fotoricognizione, correzione del fuoco dell'artiglieria polacca, attacco a bersagli a terra. Durante questo periodo l'attività della Luftwaffe germanica non era forte e i piloti polacchi non si trovarono coinvolti in combattimenti aerei. Durante il mese di giugno lo Squadron fu impegnato a fondo ed effettuò molte missioni di guerra, ma

soltanto quattro aerei risultarono danneggiati. Le truppe alleate avanzarono assai rapidamente, e questa è la ragione per la quale il reparto polacco fu costretto a cambiare aeroporto molto spesso. Soltanto durante giugno il No. 318 Squadron impiegò le seguenti basi aeree: Trigno, San Vito, Tortoretto e Fermo. In luglio i polacchi presero parte ai combattimenti su Ancona ed effettuarono ben 683 sortite. Il 22 luglio il Flight A del No. 318 Sqn. fu trasferito a Castiglione per cooperare con la 5° Armata statunitense. In questo periodo alcuni piloti dell'unità polacca servirono presso altre unità britanniche, ad esempio; il Fl. Lt. Sep Szarzynsky presso il No. 92 Sqn., il Fl.O. Cz. Nowak e il Fl. Lt. J. Hamankiewicz presso il No. 241 Sqn.

In settembre i polacchi che operavano dagli aeroporti di Cassandra e Rimini presero parte ai combattimenti della Linea Gotica. Nella notte fra il 30/09 e il 1°/10/1944 la base del No. 285 Reconnaissance Wing venne attaccata dai caccia della Luftwaffe. Fortunatamente il No. 318 Sqn. non soffrì perdite, né di macchine né di piloti. In ottobre il No. 318 Sqn. «Città di Danzica» ricevette finalmente nuove macchine, sotto forma degli ottimi Spitfire Mk.IX. In gennaio del 1945, sotto il comando del nuovo Comandante, il Fl. Lt. Moszinski, i piloti polacchi effettuarono missioni di ricognizione nell'area Padova-Venezia-Treviso. Nel corso di queste missioni i caccia polacchi ebbero l'occasione di incontrare i caccia germanici, principalmente i Focke-Wulf FW.190, ma i combattimenti aerei terminarono senza vinti né vincitori.

Nell'aprile 1945 il No. 318 Sqn. prese parte ai combattimenti sopra Bologna e poi effettuò missioni sulla Yugoslavia e sull'Austria. A partire dal 2 maggio lo Squadron fu basato sull'aeroporto di La Russia, poi dal 6 maggio su quello di Treviso. Fu qui che i polacchi ricevettero l'annuncio più importante: la guerra era finita! Dopo il termine delle ostilità l'unità polacca fu ridislocata a Risano e di nuovo a Treviso. Nel luglio 1946 essa fu ricondotta in Gran Bretagna, ove fu disciolta.

Durante la guerra in Italia il gruppo polacco ha effettuato ben 4864 missioni, per un totale di 6241 ore di volo, perdendo tre piloti in azione, 4 in incidenti di volo, e 5 furono i feriti. Durante la sua permanenza in Italia il No. 318 Sqn. è stato dislocato sulle seguenti basi:

dal 26/04/44 a Madma; dal 30/04 a Trigno; dal 14/06 a San Vito; dal 26/06 a Tortoretto; dal 2/07 a Fermo; dal 29/07 a Falconara; dal 23/08 a Chiaravalle; dal 31/08 a Piagiolino; dal 17/09 a Cassandra; dal 27/09 a Rimini; dal 7/11 a Bellaria; dal 2/12 a Forlì; dal 2/05/45 a La Russia; dal 6/05/45 a Treviso; dal 14/05 a Risano, dall' 8/03/46 a Treviso. Durante questo periodo lo Squadron fu comandato prima dallo Sqn. Ldr. L. Wielochowski, poi dal Fl. Lt. Z. Moszynsky e dal Fl. Lt. W. Berezecki dopo la fine delle ostilità

Nota: il Flight A del No. 318 Sqn. è stato dislocato temporaneamente sul campo di Castiglione dal 22/07/44 al 31/08/44 e poi a Iesi dal 24/09/44 al 28/09/44 per cooperare con la 5° Armata americana.

Il No. 663 Air Operational Squadron (Polish) della RAF

Questa unità venne formata in Italia nel settembre 1944 con lo scopo di cooperare con l'artiglieria del 2° Corpo Polacco. L'unità consisteva di 22 piloti che avevano terminato un corso di addestramento speciale presso la No. 62 Air School di Bloemfontein, in Sud Africa.

Fin dall'8 settembre i piloti polacchi iniziarono l'addestramento all'osservazione aerea per la correzione del tiro presso l'OTU (Operational Training Unit) ad Eboli, e poi a Pontecorvino. L'unità era equipaggiata con gli Auster Mk. III. Il primo comandante dell'unità fu lo Sqn. Ldr. Edward Pawlikowski.

L'unità polacca entrò in azione l'8 gennaio 1945, cooperando con il 10° Corpo Britannico, facente parte della 5° Armata Britannica. Successivamente, nel febbraio 1945, fu trasferita alle dipendenze del 2° Corpo Polacco e prese parte ai combattimenti sul fiume Reno. Durante il marzo e l'aprile i piloti polacchi effettuarono parecchie missioni di ricognizione su Bologna. Durante i combattimenti attorno a questa città i piloti polacchi contribuirono a correggere il tiro dell'artiglieria polacca. L'ultima missione di guerra fu compiuta il 25 aprile 1945.

Nel corso della guerra i piloti del No. 663 Sqn. volarono per oltre 1000 ore. Solo durante i combattimenti per Bologna essi effettuarono ben 258 missioni per un totale di 504 ore di volo. Durante la guerra un pilota fu ucciso, il P/O S. Grodzski, e altri piloti furono seriamente feriti. Lo Squadron perse un aereo, mentre altri 10 furono danneggiati. Oltre agli Auster Mk.III il gruppo impiegò anche gli Auster Mk.IV e Mk.V. Ad 8 piloti polacchi fu concessa l'onorificenza Virtuti Militari, la più alta onorificenza polacca, mentre altri 9 ricevettero l'onorificenza polacca dell'Ordine Militare di Krzyz Walecznych.

Nel corso della guerra l'unità fu dislocata su differenti aeroporti: Eboli, Meldola, Imola, Porto San Giorgio, Monza, Lago di Garda, Padova, Verona, Milano, Firenze, Iesi e Bologna. L'unità fu disciolta a Treviso il 5/10/46.

I piloti polacchi che combatterono presso gli Squadron della RAF

Fra il marzo e il maggio del 1943, un piccolo numero di piloti da caccia polacchi, scelti fra i migliori, presero parte, sotto il comando del W/C Stanislaw Skalski, ai combattimenti in Africa settentrionale. I polacchi combatterono inquadrati nel No. 145 Sqn. come 3° Flight e furono la prima unità in Africa settentrionale ad essere equipaggiati con gli Spitfire Mk.IX. Nel corso di questo breve periodo i polacchi riuscirono ad abbattere 25 aerei nemici, oltre a 5 probabili e 3 danneggiati. Ufficialmente questa unità fu denominata Polish Fighting Team, ma non ufficialmente fu meglio nota con il nomignolo di «Circo di Skalski». Tre membri di questa unità rimasero in questo teatro di operazioni. Stanislaw Skalski fu trasferito al No. 601 Sqn. da Caccia della RAF, Eugeniusz Horbaczewski al No. 43 Sqn. da Caccia della RAF, entrambi con la carica di comandanti di Squadron. Maceij Drecki servì presso il No. 152 Sqn. da Caccia della RAF come Comandante del Flight A. Fra i piloti da caccia polacchi quello che ottenne i maggiori successi fu Horbaczewski, che riuscì ad abbattere 3 FW 190. Tutti e tre presero poi parte ai combattimenti per l'invasione della Sicilia e poi combatterono in Italia. Il Fl. Lt. M. Drecki rimase ucciso in un incidente il 29/09/43 e riposa a Milazzo. Skalski e Horbaczewski fecero ritorno in Inghilterra alla fine del 1943. ●

Elenco delle pubblicazioni sui piloti polacchi in Italia

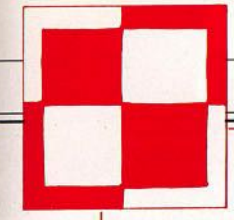
Destiny can wait – The Polish Air Force in the II W W, Londra, 1949

W. Nyoz – W powietrznym Zwiadzie (Storia del No. 318 Sqn.), Mon Varsavia 1982

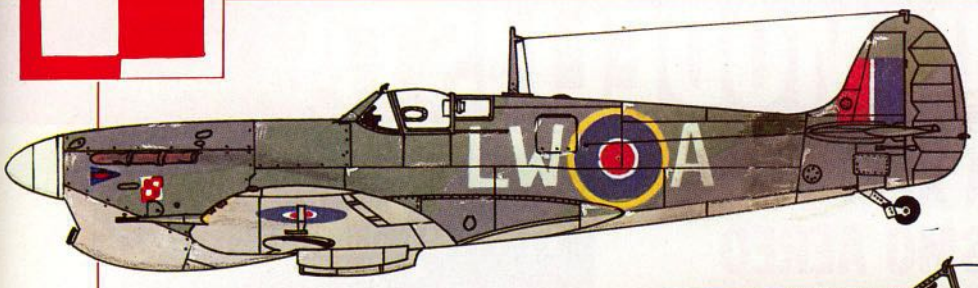
W. Krol – Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940/45, Mon, Varsavia 1982

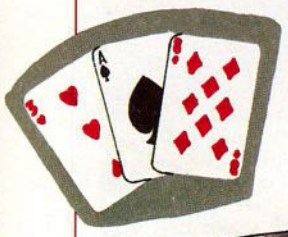
T.J. Kowalski – Godlo i barwa w loctnictwie polskim 1939/45 (Marking and Colour in Polish Air Force 1939/45), WLiK, Varsavia 1987

W. Baczkowski – Samolot bombowy Halifax – TBiU 104, Mon, Varsavia 1985

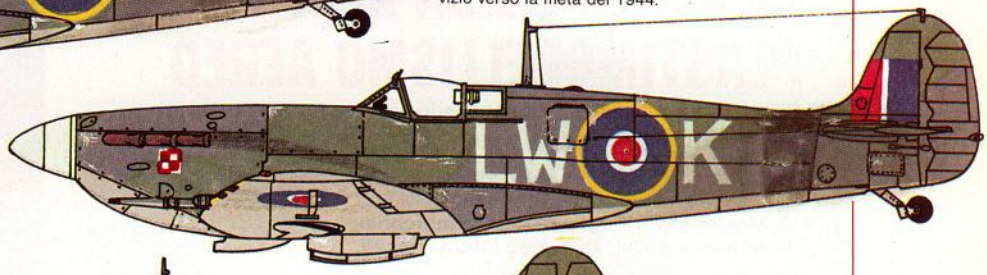


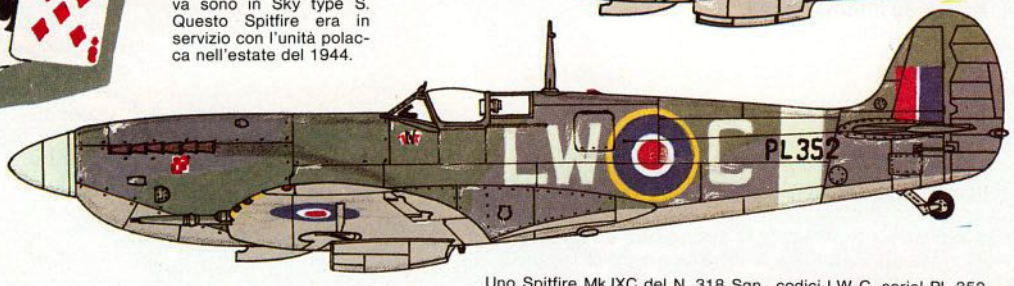
Un Supermarine Spitfire Mk.VB tropicalizzato appartenente al No. 318 Sqn., codici LW-A, serial sconosciuto. Le superfici superiori sono in Dark Green/FS 34097 – Ocean Gray/FS 36187. Le superfici inferiori sono Medium Sea Gray/FS 36270. L'ogiva e i codici in Sky type S/FS 34424. Si noti l'insegna delle Forze Aeree Polacche, la scacchiera bianca e rossa è il simbolo del Group Captain, ambedue sul muso dell'aereo. Questa macchina era in servizio verso la metà del 1944.





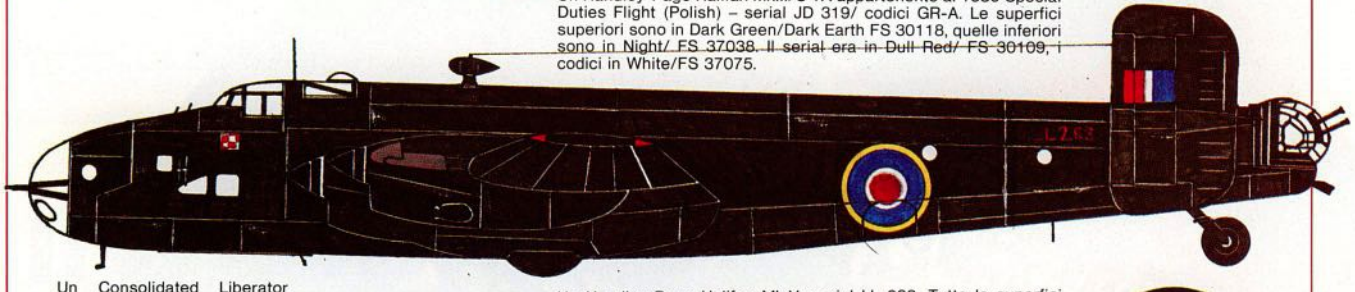
Uno Spitfire Mk.VC del No. 318 Sqn., codici LW-K, serial sconosciuto. Le superfici superiori sono in Dark Green/Ocean Gray, quelle inferiori in Medium Sea Gray. Il codice, l'ogiva sono in Sky type S. Questo Spitfire era in servizio con l'unità polacca nell'estate del 1944.





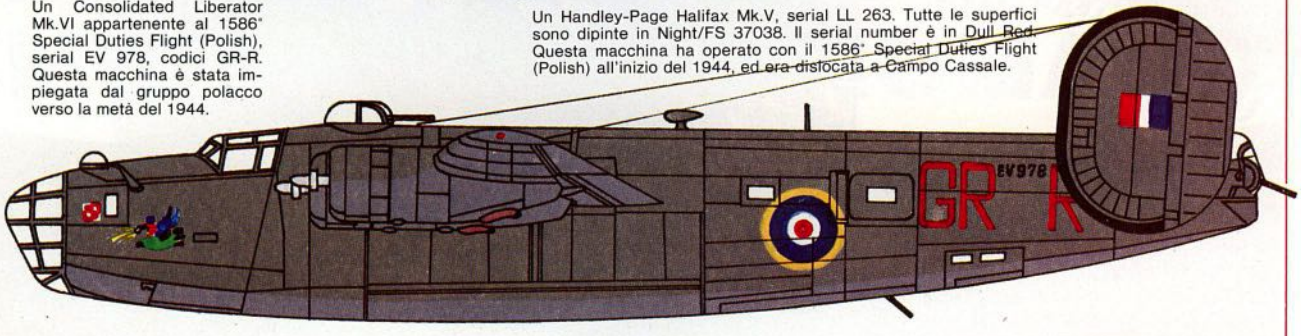
Uno Spitfire Mk.IXC del N. 318 Sqn., codici LW-C, serial PL 352. Colorazione come per il precedente. Si noti l'emblema dello Squadron – 3 carte, posto sotto l'abitacolo. Questo emblema non era tipico.

Un Handley-Page Halifax Mk.II/S 1A appartenente al 1586 Special Duties Flight (Polish) – serial JD 319/ codici GR-A. Le superfici superiori sono in Dark Green/Dark Earth FS 30118, quelle inferiori sono in Night/ FS 37038. Il serial era in Dull Red/ FS 30109, i codici in White/FS 37075.

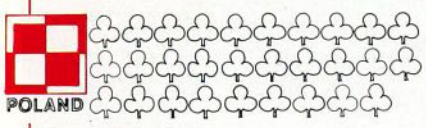


Un Consolidated Liberator Mk.VI appartenente al 1586° Special Duties Flight (Polish), serial EV 978, codici GR-R. Questa macchina è stata impiegata dal gruppo polacco verso la metà del 1944.

Un Handley-Page Halifax Mk.V, serial LL 263. Tutte le superfici sono dipinte in Night/FS 37038. Il serial number è in Dull Red. Questa macchina ha operato con il 1586° Special Duties Flight (Polish) all'inizio del 1944, ed era dislocata a Campo Cassale.



disegni di Jerszy Kolanovsky



Insegne per missioni speciali, dipinte su una delle macchine polacche appartenenti al 1586 PSDF.

Emblema del No. 301 Sqn. assegnato il 15 giugno 1945.

Insegna personale del Liberator EV 978. Più tardi questa macchina ricevette i simboli delle missioni speciali.

STRAORDINARIA NOVITÀ PER IL MODELLISTA

LA NUOVA GUIDA AL PLASTIMODELLISMO AEREO

Cap. I: Cosa comprare, come, quando e dove;
1 Piccoli negozi,
2 Quelli grandi,
3 Quelli che vendono per corrispondenza,
4 L'acquisto da privati
5 Mostre e Concorsi ed i relativi mercatini,
6 Associazioni Nazionali ed Internazionali.

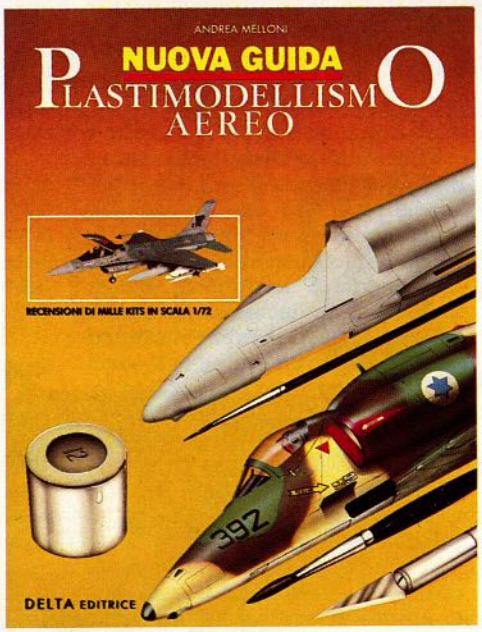
Cap. II: Dentro la scatola;
1 Attenti alla confezione,
2 Istruzioni esatte e non,
3 Sul carrello o sul supporto? E gli idrovolanti?

Cap. III: I materiali ausiliari;
1 Attrezzi: propri ed impropri,
2 Collanti: soluzioni economiche ed incollaggi particolari, le opportune cautele,
3 Stucco sì ma quale e quanto; gli stucchi economici e l'abuso dello stucco, la carteggiatura con quali carte abrasive e dove trovarle.
4 Colori e loro manutenzione: quali colori come conservarli.

Cap. IV: Quale Collezione: monotematica o non monotematica, problemi logistici e di documentazione.

Cap. V: Come proteggere i modelli; vetrine, vetrinette, scatole di acetato, scatole di cartone, altre soluzioni. (Armadi, cassetti, teli sagomati).

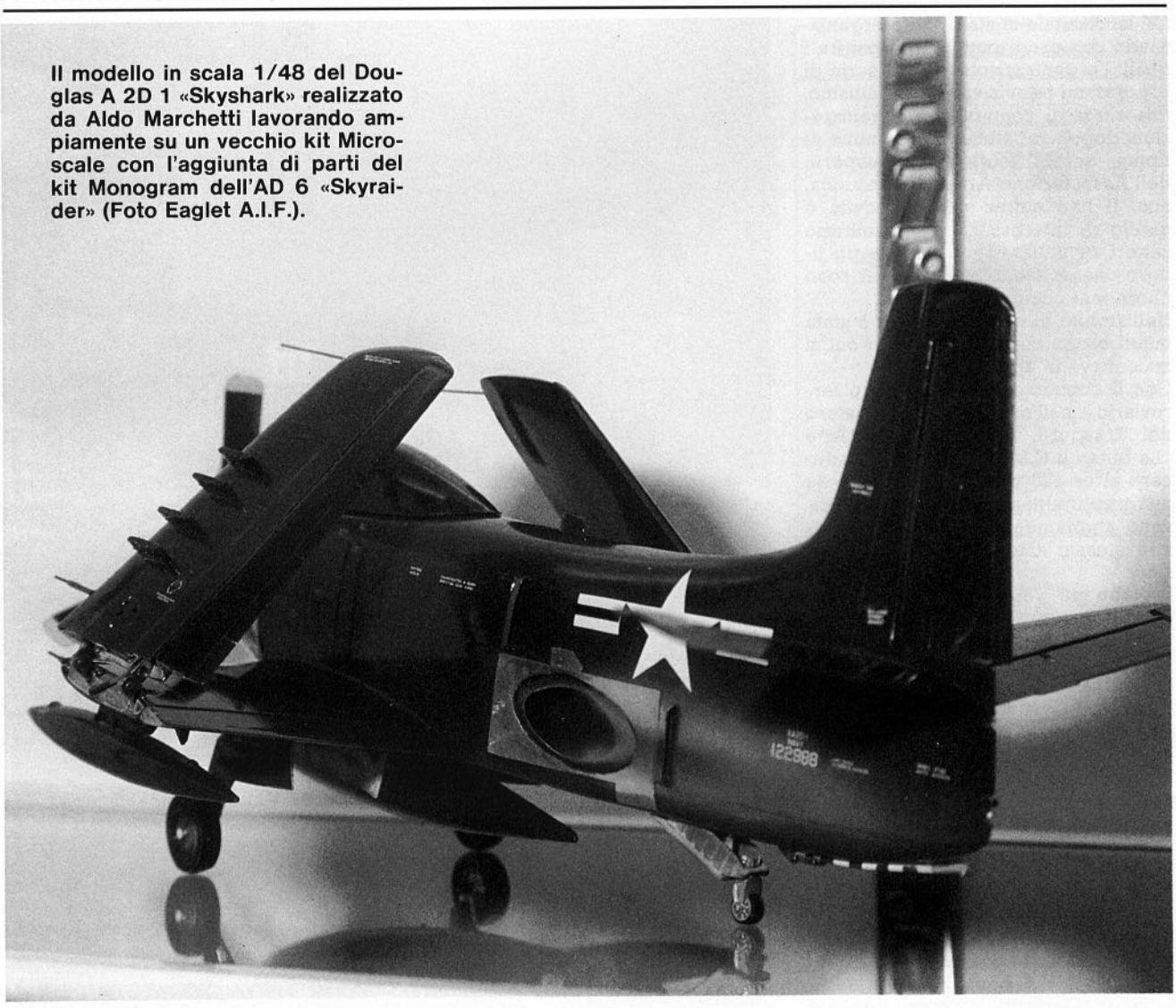
Cap. VI: I vacuform, gioie e dolori: perché si arriva al vacuform, pregi e difficoltà, ma ne vale la pena?



L. 22.000
ORDINATELO CON LA CEDOLA IN FONDO ALLA RIVISTA O TELEFONANDO ALLO 0521-287883

E CON **1000 KITS RECENSITI**

UN VOLUME COMPLETAMENTE NUOVO



Il modello in scala 1/48 del Douglas A 2D 1 «Skyshark» realizzato da Aldo Marchetti lavorando ampiamente su un vecchio kit Microscale con l'aggiunta di parti del kit Monogram dell'AD 6 «Skyraider» (Foto Eaglet A.I.F.).

INAUGURATO IL CENTRO MODELLISTICO ROMANO

di Paolo François

Che il modellismo fosse un'attività artistica era, per molti modellisti, una convinzione manifestata solo sottovoce; pensare quindi di organizzare una mostra modellistica in una Galleria d'Arte poteva essere un'ambizione un po' presuntuosa. Ed invece è stato proprio così che il nuovo Centro Modellistico Romano ha deciso di presentarsi al pubblico. Costituito verso la fine del 1987 il C.M.R. è un'organizzazione che si propone di divulgare, con ogni mezzo raggiungibile, la diffusione del modellismo in ogni sua forma (quindi aerei, carri, treni, automobili, navi, soldatini, ecc. ecc.) e senza alcuna limitazione ai materiali usati.

Fra i soci, gran parte dei quali viene dall'ex centro IPMS di Roma, molti sono collaboratori di riviste che si occupano di modellismo: Cardone, Fornetti ed il sottoscritto, che avrete avuto occasione di leggere in queste pagine; D'Orio che scrive per la Rivista Aeronautica e per Aviazione Giovani; De Mattia che collabora con JP 4 e Panorama Difesa e Renzulli autore di profili aeronautici pubblicati su libri e riviste specializzate. Tutte persone che si rendono ben conto dell'attuale crisi che il modellismo in generale, e quello statico in particolare, sta attraversando e che si propongono di lavorare per un'inversione di tendenza che, altrimenti, potrebbe far diventare quella dei 30-40enni l'ultima generazione di modellisti.

L'Associazione si sta di fatto organizzando con programmi ambiziosi fra i quali: l'organizzazione di una serie di programmi televisivi sul modellismo, una serie di contatti con organizzazioni dopolavoristiche del Comune di Roma, del Ministero dei Trasporti, dell'Associazione Arma Aeronautica, ecc. Il fine ultimo di tali attività è quello di interessare al modellismo settori di utilizzazione del tempo libero che di modellismo non si sono finora mai occupati.

Nell'ambito di questa filosofia è stata infatti organizzata la mostra di cui si accennava in apertura.

Con il concorso del dopolavoro ferroviario, nell'ambito del Ministero dei Trasporti, e del Centro d'Arte «La bitta» il C.M.R. è riuscito a radunare circa 150 modelli, presentati da una trentina di modellisti, che coprivano ampiamente il tema della mostra stessa: «Le macchine e la storia».

Protette da vetrine illuminate e da piani trasparenti, le «opere d'arte» dei modellisti romani sono state ammirate da un numeroso pubblico per circa una settimana, fra le più «pregevoli» nel settore aereo citiamo un Douglas A 2D 1 «Skyshark» in scala 1/48 realizzato da Aldo Marchetti partendo da un vecchio kit Microscale, o, sempre di Aldo Marchetti, il G 59 B in scala 1/50, un autocostruito che ha come base il vecchio kit del G 55 Artiplast.

Notevoli anche un Lockheed P 3 AEW & C «Orion», in scala 1/72, realizzato da Sergio Furiani dal kit Hasegawa con parti ed insegne autocostruite e l'HH 3 F «Pelican», in scala 1/72, di Corrado Ludovici derivato dal kit Airfix dell'SH 3 D.

Se abbiamo parlato più che altro di velivoli è perché tale è lo scopo della rivista, ma fra carri, automobili, camion, treni e navi c'erano realizzazioni di pari, se non superiore, livello modellistico.

La mostra, del resto, impostata più con scopi didattici che concorrenziali fra modellisti, partiva dal presupposto di «presentare» il modellismo ad un pubblico più vasto di quello abituale. A tale scopo una delle prime vetrine nella sala, era stata allestita con kit in varie fasi di montaggio, con kit in vacuform, con accessori in metallo, attrezzi per il modellismo, ecc.

Il C.M.R. parte dal presupposto di «seminare» il più possibile in campo modellistico, dipenderà poi dalla costanza e dalla voglia di lavorare dei suoi soci la sana crescita di questa strana «pianta» chiamata modellismo. ●

In alto: sempre di Aldo Marchetti è questo Fiat G 59 B in scala 1/50 realizzato partendo dal kit Artiplast del Fiat G 55. In mezzo: un enorme F 15 «Eagle» in scala 1/32 realizzato da Sergio Furiani con le insegne del 36°TFW di Bitburg. Sopra: alcuni modelli di Giuseppe «Incrociatore» De Mattia accanito sostenitore di tutto ciò che ha volato «con la svastica». (foto Eaglet A.I.F.)

VOLUMI, MONOGRAFIE, VIDEOCASSETTE

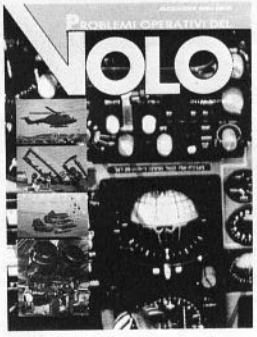
SERIE 'I BIG DI AEREI' L. 15.000 cd. Ogni monografia decine di foto a colori, in b/n, uno o più spaccati, disegni tecnici, tavola a colori, capitolo destinato ai modellisti.

LE GRANDI FORZE AEREE
Riccamente illustrati
con foto a colori e in b/n e grandi disegni tecnici
a colori **L. 25.000 cd.**

UN'OPERA ENCICLOPEDICA

200 pagine, 250 fotografie, 100 disegni. Fondamentale.
L. 39.500

PROBLEMI OPERATIVI DEL VOLO



Ampiamente illustrato con disegni tecnici e fotografie.
L. 22.500

PARERI DI PILOTAGGIO, AVVENTURE, TECNICA, L. 19.800 cd.

NUOVO

PER IL MODELLISTA.

LA NUOVA GUIDA AL PLASTIMODELLISMO AEREO

- COSA, COME E DOVE COMPRARE
- DENTRO LA SCATOLA
- ATTREZZI AUSILIARI
- IL MONTAGGIO
- COME PROTEGGERE I MODELLI

CON LA RECENSIONE DI 1.000 KIT **L. 22.000**

RACCOGLITORE PER «AEREI-MODELLISMO» IN SIMIL-PELLE ROSSA L. 12.800

Gli articoli del catalogo Delta vengono venduti in contrassegno postale con addebito fisso per ogni invio (indipendentemente dal numero di copie ordinate) di L. 2.000 a titolo di parziale rimborso spese postali e diritto assegno. L'ordinazione può anche essere effettuata telefonicamente allo 0521/287883

PREGO INVIARMI CONTRASSEGNO POSTALE I SEGUENTI VOLUMI

C.p. ____ titolo _____ a L. _____

C.p. ____ titolo _____ a L. _____

C.p. ____ titolo _____ a L. _____

nome e cognome _____

via _____

città _____ cap. _____

firma _____

INSERIRE IN BUSTA E AFFRANCARE. INDIRIZZARE A: Spett. DELTA EDITRICE - Casella Postale 409, 43100 - Parma (Italy)

Aut. CCIAA - Parma N° 1911 del 30/3/82

– GI –
– M –

VOLUMI, MONOGRAFIE, VIDEOCASSETTE

NUMERI SPECIALI, AMPIAMENTE ILLUSTRATI CON DISEGNI E FOTO

ARRETRATI **L. 12.500**

Tutte le missioni di combattimento aereo, con decine di fotografie a colori e stupendi disegni

1 ARRETRATI **L. 12.500**

2 ARRETRATI **L. 12.500**

3 ARRETRATI **L. 12.500**

Vietnam: la caccia, attacco al suolo, l'impiego di elicotteri, tutti i dettagli del combattimento aereo. II Guerra Mondiale: battaglia di Midway, guerra aerea nel Pacifico, dambusters.

PER IL MODELLISTA

L. 28.000

Completissima guida per i plastimodellisti, ampiamente illustrata.

SERIE MONOGRAFIE «IN ACTION» CENTO FOTOGRAFIE CIASCUNA CON TAVOLA CENTRALE A COLORI. IN LINGUA INGLESE L. 13.500 cd.

AEREI

F-104 Starfighter
A-10
F-14 Tomcat
F-15 Eagle
F-16 Falcon
F-111
F-4 Phantom
SR-71 Black Bird
A-20 Havoc
C-130 Hercules
B-52 Stratofort
P-40
F-4U Corsair
Spitfire
P-38 Lightning
B-29 Superfort
Macchi 202
Messerschmitt Bf-109 *(1ª parte)* *(2ª parte)*
P-80
A-26 Marauder
B-36
B-24 Liberator
B-25 Mitchell
F6F Hellcat
P-39-P-63
F-86 Sabre
Gunslingers
PV-1 Ventura
SB2C Helldiver
Harrier
Mitsubishi A6M Zero
A-1 Skyraider
F-106 Delta Dart
PBY Catalina
F-84 Thunderjet
SBD Dauntless
B-17 F. Fortress
Halifax
F-9F Panther
Lancaster
P2V Neptune
P-47 Thunderbolt
F-8Crusader
SM.79 Sparviero
Hurricane
Wellington
Yak Fighter

CARRI ARMATI, ARMI, NAVI

Sherman
Panther
T-34
PzKpfw IV
M.113
M-60
U.S. Infantry-Vietnam
U.S. Elite Forces-Vietnam
Stuart Tank
U.S. Battleships *(1ª/2ª parte)*
British Commandos

SPECIAL. CIASCUN VOLUME CENTINAIA TRA FOTOGRAFIE E DISEGNI A COLORI E IN BIANCO E NERO. L. 20.500.

- Air War Over South East Asia Vol. I, Vol. II, Vol. III
- Wild Weasel

L. 18.500

- F-15 Eagle
- F-105 Thud
- F-101 Voodoo
- Bell Huey
- Phantom
- Regia Aeronautica Vol. I, Vol. II

PER IL MODELLISTA

- Hunter in color **L. 13.500**
- B-17 in color **L. 13.500**
- P. 51 in color **L. 13.500**

USN AIRCRAFT CARRIER AIR UNITS

- Vol. I 1946-1956 **L. 18.500**
- Vol. II 1956-1967 **L. 18.500**

LA PIÙ STRAORDINARIA SERIE DI VIDEOCASSETTE MAI REALIZZATA

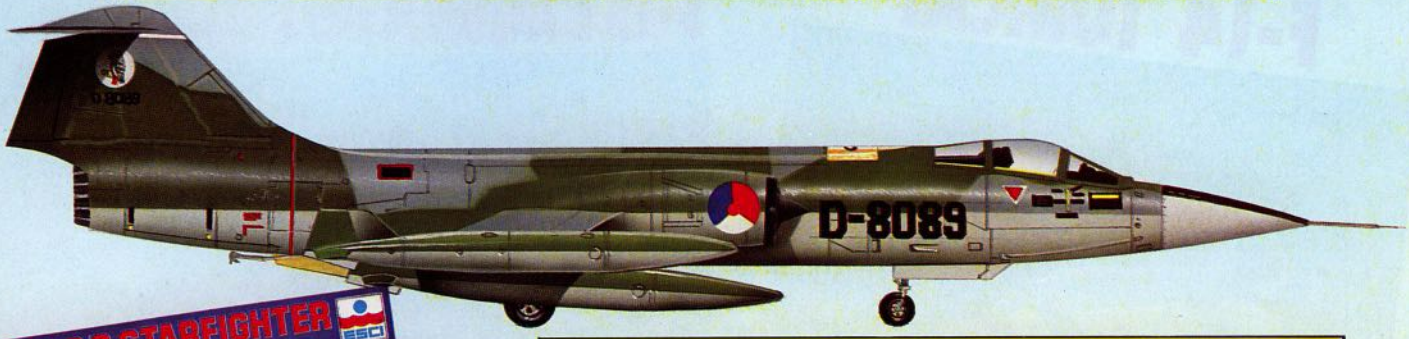
CIASCUNA CASSETTA A COLORI, DURA 1 ORA, COMMENTO IN ITALIANO, SISTEMA VHS, PREZZO **L. 66.500** (ordinatela con la cedola all'interno della rivista)

- **CACCIA E BOMBARDIERI OCCIDENTALI** - decolli, atterraggi, intercettazione, volo di penetrazione a bassa quota, attacco a obiettivi terrestri, lancio di missili, il cannone GAU-8A da 30 mm in azione, dettagli degli abitacoli, operazioni pre-fuoco.
- **PHANTOM** - prototipo, dettagli tecnici, «walk around», il Vietnam, Phantom USAF e US NAVY in azione, attacco con cannone Vulcan e con missili, i Phantom di tutte le nazioni, Thunderbirds e Blue Angels.
- **ELICOTTERI DA COMBATTIMENTO** - attacco ai carri armati, il Vietnam, tutti gli elicotteri occidentali da combattimento.
- **F-111 LO STRAORDINARIO BOMBARDIERE** - con immagini inedite del raid su Tripoli.
- **GLI AEREI IMBARCATI** - F-14, F-18, A-6, Gli aerei antisom.
- **F-16 IL FALCO** - con eccezionali immagini.
- **IL COMBATTIMENTO AEREO NEL VIETNAM** - un'ora di entusiasmante azione.
- **F-14 TOMCAT** - il «Top Gunner» dell'US Navy.
- **LE FORZE AEREE USA** - le più potenti del mondo.
- **B-29 IN AZIONE** - Nuova serie storica.

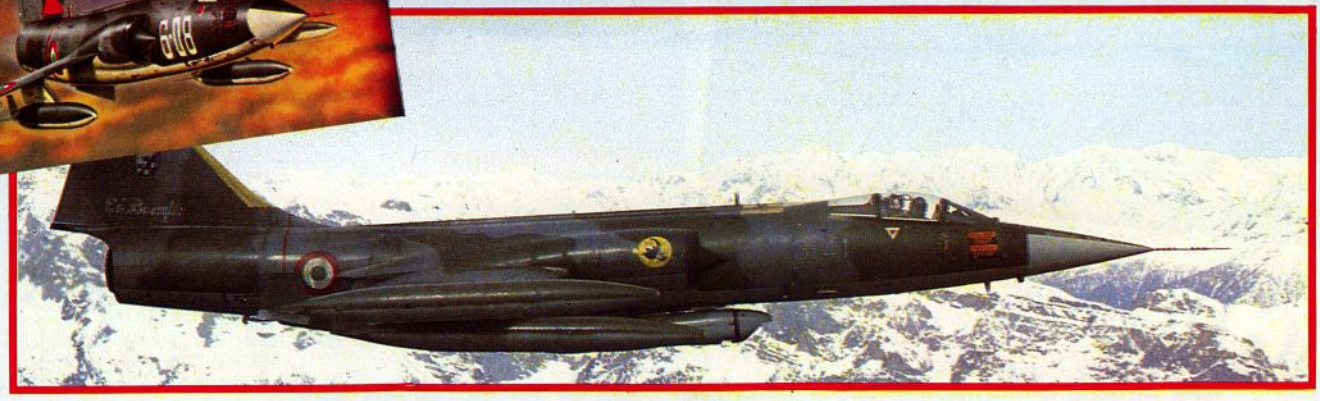
IMMAGINI AD ALTO LIVELLO TECNICO E SPETTACOLARE.

ABBONARSI CONVIENE

IN OMAGGIO A CHI SI ABBONA O RINNOVA
L'ABBONAMENTO AD 11 NUMERI DI AEREI MODELLISMO, LO STUPENDO KIT IN 1/72 F-104S/G STARFIGHTER DELLA ESCI



NUOVO OMAGGIO



CONTI CORRENTI POSTALI
RICEVUTA di un versamento di L. 38.500
Lire trentottomilacinquecento

sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma

eseguito da
residente in
addì

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

L'UFFICIALE POSTALE

Cartellino del bollettario | numerato d'accettazione

Bollo a data

tassa | data | progress.

Bollettino di L. 38.500
Lire trentottomilacinquecento

sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma

eseguito da
residente in
addì

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

L'UFF. POSTALE

Bollo a data

data | progress.

CONTI CORRENTI POSTALI
Certificato di accreditam di L. 38.500
Lire trentottomilacinquecento

sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Casella Postale 409 - 43100 P

eseguito da
residente in via
addì

Bollo lineare dell'Ufficio a

L'UFFICIALE POST

Bollo a data

numero conto | importo

Bollettario ch 9

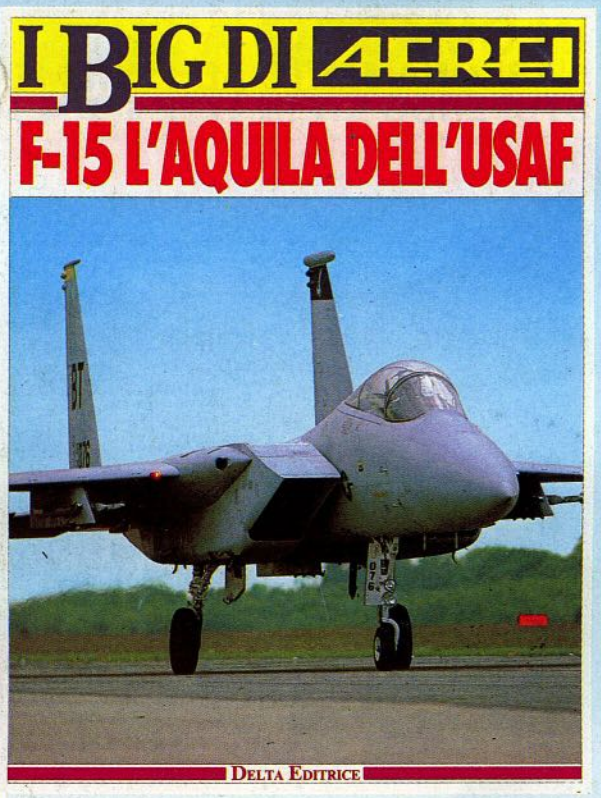
Mod. ch-8 bis AUT

Importante: non scrivere nella zona sottostant

FAC-SIMILE

AEREI MODELLISMO

LA SERIE DI MONOGRAFIE AERONAUTICHE PIÙ ILLUSTRATA



I BIG DI AEREI

- Decine di foto a colori
- Tavole di profili a colori
- Spaccati e disegni tecnici
- Capitolo finale dedicato ai Modellisti

ordinabili con la cedola in fondo alla rivista a L. 15.000 cd.

- **A-10 IL TUONO**
- **TORNADO**
- **F-18 HORNET**
- **F-16 IL FALCO**
- **I MIRAGE**